

Gestion du réseau autoroutier concédé

Rapport d'activité 2011

Rapport sur l'exécution et le contrôle des contrats de concession d'autoroutes et d'ouvrages d'art.

Article 7 du décret n° 2009-1102 du 8 septembre 2009
portant création du comité des usagers du réseau routier national

Rapport annuel sur l'évolution des péages pour chaque exploitant autoroutier

Article L. 119-8 du code de la voirie routière

Table des matières

1. Préambule	5
2. Faits marquants	7
3. Chiffres clés	9
4. Quelques fondamentaux	10
4.1. Rappel du principe de la concession	10
4.2. Enjeux actuels	10
4.3. L'allongement des concessions	10
4.4. Quelles orientations pour les services de l'Etat ?	11
5. Orientation et doctrine	12
5.1. Action internationale	12
5.1.1. Activité des CIG	12
5.1.2. Séminaire européen PPP (Paris)	12
5.1.3. Congrès mondial de la route (Mexico)	12
5.2. Expertise technique	13
5.2.1. Indicateurs de performance	13
5.2.2. Sous-concessions	13
5.2.3. Autoroutes et lignes à très haute tension	13
5.2.4. Accessibilité	14
5.2.5. Péage et classification	14
5.2.6. Coordination avec les autres services de l'Etat intervenant sur autoroute	15
5.2.7. Le rôle du réseau scientifique et technique dans le contrôle technique des concessions	15
5.3. Orientation économique et juridique	15
5.3.1. Loi « Grenelle 2	15
5.3.2. Directive « concessions »	15
5.3.3. Adossement : avis Toulon / Chablais	16
5.3.4. Ecotaxe Poids lourds	16
6. Régulation et contrôle	17
6.1. Régulation économique	17
6.1.1. Commission nationale des marchés	17
6.1.2. Tarifs	17
6.1.3. Evolution des contrats de concession	19
6.1.4. Paquet vert	20
6.1.5. Taxe d'aménagement du territoire	20

6.2. Contrôle avant mise en service	21
6.2.1. Instruction des dossiers techniques	21
6.2.2. Contrôle des travaux de constructions	21
6.2.3. Décisions de mise en service	23
6.3. Contrôles liés à la conservation du patrimoine en service	23
6.3.1. Bâtiments	23
6.3.2. Tunnels	23
6.3.3. Ouvrages d'Art	24
6.3.4. Chaussées et ouvrages en terre	25
6.3.5. Environnement	26
6.3.6. Délimitation du domaine public autoroutier :	26
6.4. Paquet vert	26
6.5. Contrôle de l'exploitation et de la qualité du service aux usagers	26
6.5.1. Intervention sur le réseau et gestion de trafic	27
6.5.2. Sécurité routière	27
6.5.3. Signalisation – information des usagers	27
6.5.4. Satisfaction des usagers	28
6.5.5. Services sur aires	28
6.5.6. Dépannage	28
6.5.6. Péage	28
6.5.7. Connaissance du patrimoine	29
7. Gouvernance et transparence	30
7.1. Evolution du suivi des contrats (réunions de suivi)	30
7.2. Communication sur les tarifs – contacts médias	30
7.3. Le comité des usagers du réseau routier national	30
7.4. Activité parlementaire	30
7.5. Cour des comptes	30
8. Annexes	32

1. Préambule

« Il est institué auprès du Directeur des routes et sous son autorité une mission dite « Service du Contrôle des Autoroutes concédées » qui est chargée de mettre en œuvre, puis d'animer et de coordonner les contrôles indispensables pour veiller, tant sur les plans techniques, administratifs, que financiers, à l'application par les sociétés concessionnaires des dispositions légales et réglementaires ainsi qu'au respect des engagements pris dans les conventions de concession et cahier des charges annexes. »
Décision du directeur des routes et de la circulation routière du 7 mai 1971.

Quarante ans ont passé : l'objectif énoncé à l'époque dans le texte fondateur de ce qui est aujourd'hui la sous-direction de la gestion du réseau autoroutier concédé demeure d'une très grande actualité et, plus encore, d'une très grande pertinence.

La relation qui existe aujourd'hui entre une société concessionnaire et l'Etat concédant est en effet d'une grande complexité, encore accrue à la suite de la privatisation de 2006. Concessionnaire et concédant agissent de concert en faveur des usagers, l'image de l'autoroute demeurant largement positive auprès d'eux.

Mais cette convergence d'action n'exclut pas le contrôle dans tous les domaines du contrat : construction neuve, niveau d'exploitation, politique d'entretien, niveau et qualité du service offert, respect des règles d'augmentation des péages, ne sont que quelques exemples du champ d'action du service chargé du contrôle : contrôle documentaire ou de terrain, périodique ou ponctuel. Il fait l'objet désormais d'un compte rendu à ses bénéficiaires : concessionnaires d'abord, afin d'améliorer – ou de conforter – leur performance. Usagers ensuite, car le contrôle de la performance du concessionnaire est gage de légitimité du péage acquitté.

L'année 2011 a incontestablement été marquée par les effets de la crise économique sur le trafic autoroutier. La progression de 1,1 % à réseau comparable par rapport à 2010 est pour la première fois identique pour les véhicules légers et les poids lourds, là où, en 2008-2009, une croissance plus marquée du trafic VL avait absorbé la baisse du trafic PL.

Cette situation inédite est source d'interrogation, tant sur ses effets sur les concessions, que sur la nature durable ou non du phénomène. Le dialogue avec les sociétés concessionnaires sur les contrats de plan s'en ressent. L'activité de négociation de ces contrats de plan a pourtant été marquée par la publication au Journal Officiel du décret approuvant le 16^e avenant au contrat de concession Cofiroute, par la conclusion du premier contrat d'entreprise avec la SFTRF, et, en fin d'année, par la validation de l'accord avec la société ESCOTA sur le contrat de plan 2012-2016.

Si le kilométrage d'autoroutes mises en service est moins élevé qu'en 2010, l'année a été marquée par trois ouvertures emblématiques : second tronçon d'A86 duplex tout d'abord, qui boucle le second périphérique francilien à l'ouest de Paris, la section Les Echets-la Boisse de l'autoroute A432, qui complète ainsi l'axe autoroutier du Nord de l'Europe vers l'Italie du Nord, A714 enfin, maillon complémentaire de la future RCEA.

Les travaux de plusieurs liaisons majeures se poursuivent – section nouvelle comme A89 Balbigny – la Tour de Salvagny, élargissements comme A9 Perpignan – Le Boulou, ou mise aux normes autoroutières comme A63 dans les Landes. La concession de l'autoroute A150 a été signée en fin d'année, et plusieurs appels d'offres relatifs à des projets neufs ont été lancés.

En matière de contrôle, outre l'intervention sur les chantiers A63 et A89, la démarche d'audit des chaussées et des ouvrages d'art s'est poursuivie, et l'action de recensement et de caractérisation du patrimoine a été engagée.

L'information du comité des usagers sur les hausses tarifaires 2011 et 2012 est désormais organisée, et une action construite de communication vers les médias a été engagée fin 2011, afin d'expliquer ce mécanisme complexe, et de valoriser l'action conduite par le concédant. Les tarifs 2011 et 2012 ont intégré la compensation de la hausse de la taxe d'aménagement du territoire (TAT).

Dans une année 2012 marquée par l'incertitude, en particulier sur le trafic, la sous-direction poursuivra avec constance son activité de régulation du secteur, gage de préservation des intérêts des usagers et des contribuables.

⇒ **Annexe 1** – Organigramme de la sous-direction

2. Faits marquants

Janvier

Ouverture du second tronçon du tunnel A86 duplex (COFIROUTE) entre l'autoroute A13 et l'échangeur de Pont Colbert sur l'A86, marquant l'achèvement de l'A86 à l'Ouest de Paris. Cet ouvrage à péage de 11 kilomètres de long permet de gagner, en heure de pointe, près de 40 minutes de temps de parcours pour les usagers.

Signature avec la société ATLANDES du contrat de concession de l'autoroute A63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne. Les travaux de mise aux normes autoroutières de l'ex-route nationale 10 dans les départements de la Gironde et des Landes doivent s'achever en 2013 pour les travaux de la première phase et en 2014 pour les travaux de la seconde phase. Le système de péage appliqué sera le premier à intégrer la modulation EURO pour les poids lourds, conformément aux dispositions de la directive Eurovignette II.

Février

Mise en service de la section les Echets - La Boisse de l'autoroute A432 (APRR) ; cette section, qui facilite le transit des poids lourds du Nord de l'Europe vers Turin, se caractérise par le viaduc de la Côtière, ouvrage de grandes dimensions en parallèle des viaducs de la LGV sud-est.

Mars

Mise en service de l'autoroute A406 - contournement de Mâcon. Une attention particulière a été portée sur la gestion du risque hydraulique (crues de la Saône) avec un rétablissement de grande ampleur de la transparence hydraulique.

Juin

Avis du Conseil d'Etat sur l'adossement de la section A40 - carrefour des Chasseurs de la desserte du Chablais à la concession ATMB, et de la traversée autoroutière de Toulon (A50 - tunnel - A57) à la concession Escota. L'avis favorable rendu sous certaines conditions permet d'engager avec les deux sociétés concessionnaires la discussion sur les modalités techniques, juridiques et financières d'intégration, préalablement à la saisine de la Commission européenne et, en cas d'avis favorable de cette dernière, du Conseil d'Etat.

Mise en service de l'autoroute A714 - antenne de Montluçon (APRR). Cette section autoroutière, qui a vocation à s'intégrer dans la future RCEA, se caractérise par un projet intégré de biodiversité, avec la plantation de talus mellifères pour les abeilles.

Août

Mise en ligne, pour la première fois, sur le site Internet du ministère du rapport d'activité (2010) de la gestion du réseau autoroutier concédé.

Septembre

Après une année d'étude de solutions alternatives possibles, et une période de concertation publique sur ces différentes solutions, les ministres de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et des transports prennent la décision de lancement du déplacement / dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier (ASF) conformément au projet initial. Au total, ce projet d'un coût total de plus de 820 M€ HT débouchera sur le transfert de l'ancienne A9 aux collectivités, et à la dissociation des différents flux de circulation à Montpellier.

Novembre

Lancement du contrôle des propositions de hausse des tarifs de péage 2012 des sociétés concessionnaires. L'inflation qui sert de base au calcul des hausses s'élève à 2,26 %. Une attention particulière est encore une fois accordée à l'information préalable du comité des usagers du réseau routier national.

Décembre

Signature du contrat de concession de l'autoroute A150 reliant Ecalle Alix / Barentin avec la société ALBEA, pour une mise en service en 2014.

Fin du démantèlement de la barrière frontière du Perthus entre la France et l'Espagne, et livraison aux Douanes de l'aire de contrôle frontière (ACF) du Perthus sur l'autoroute A9 (ASF). Cette aire fait appel à un dispositif d'activation temporaire du contrôle des poids lourds, par panneaux à messages variables, utilisés à l'initiative des agents des Douanes.

3. Chiffres clés

Un secteur économique...

⇒ **Annexe 2** – le secteur autoroutier concédé

18 sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages d'art au 31 décembre 2011, traitant 20 contrats de concession

8 798 km : c'est la longueur du réseau de statut autoroutier concédé en service au 31/12/2011

85,3 milliards de kilomètres ont été parcourus en 2011 sur le réseau concédé, soit une augmentation de 1,5 % par rapport à 2010. (source ASFA)

Caisse Nationale des Autoroutes : l'encours de la dette CNA au 31 décembre 2011 est de **11,54** milliards d'euros

46 tunnels de plus de 300 m exploités par les concessionnaires (dont quatre sur réseau routier)

37 km d'autoroutes neuves mises en service en 2011

... sur lequel s'exerce l'activité des services de l'Etat

36 724 tarifs de péages ont été vérifiés et validés dans le cadre de l'approbation des hausses 2012

56 agréments d'installations commerciales ont été délivrés en 2011 et 1 dossier a été refusé

10 textes publiés au Journal Officiel

421 contrôles sur dossiers ayant donné lieu à un avis ou une décision ministérielle

503 contrôles réalisés sur site

Participation aux décisions de **24** commissions interdépartementales d'agréments de dépanneurs.

4. Quelques fondamentaux

4.1. Rappel du principe de la concession

La concession autoroutière est un contrat de délégation de service public, par lequel l'Etat, autorité concédante, confie pour une durée définie à un opérateur économique (le concessionnaire) la construction, l'entretien, l'exploitation d'une infrastructure autoroutière ou d'un ouvrage d'art, en contrepartie de la perception d'un droit d'utilisation de cette infrastructure (le péage) acquitté par les usagers.

Les premiers contrats de concession autoroutière ont été conclus dans les années 50. Ce dispositif sexagénaire a permis la naissance d'un réseau structurant de l'économie française des transports et même européenne.

Au cours de son existence, il a subi transformations, crises, critiques, évolutions majeures. Toutefois, la pertinence et l'actualité de son principe demeurent, sans doute pour les raisons suivantes :

- Le principe de faire payer une infrastructure à ses utilisateurs directs impose un choix économique rationnel pour le décideur public ;
- La concession permet le transfert d'une gamme de risques liés à l'exploitation de l'infrastructure, contractuellement mesuré et encadré d'un acteur public vers un opérateur économique.

4.2. Enjeux actuels

Les contrats de concessions autoroutières constituant l'essentiel du réseau français s'achèvent entre 2027 et 2032. Cet horizon peut sembler lointain ; à l'échelle d'une politique d'entretien du réseau, il est réduit, surtout si on considère que les sept dernières années sont consacrées à la mise en œuvre des actions décidées à la suite de l'inventaire général prévu sept ans avant la fin de la concession. Quinze ans, c'est un cycle de renouvellement des chaussées, c'est une campagne de gros entretien des ouvrages d'art.

⇒ **Annexe 3** – les contrats de concession autoroutières

L'inventaire et la surveillance du patrimoine autoroutier et de la politique d'entretien conduite par les concessionnaires constituent donc la priorité d'action des services de l'Etat en charge du contrôle des concessions autoroutières. Car assurer le bon état du domaine public autoroutier à la fin des concessions, c'est préserver un patrimoine public, et donc défendre les intérêts du contribuable.

Les contrats de concession plus récents, car conclus depuis 2000, et d'échéance plus lointaine, nécessitent un autre type de vigilance, car la taille plus réduite des réseaux considérés les rend plus vulnérables à des variations de trafic. La surveillance à conduire, de nature technique et économique, doit permettre d'évaluer cette fragilité. En effet, une défaillance de ces concessions serait synonyme de clause de déchéance et de reprise du contrat par l'autorité concédante, et donc de coût pour le contribuable.

La qualité du service rendu à l'utilisateur constitue un enjeu commun à ces catégories de contrats, car elle demeure le gage de l'acceptabilité du péage par les usagers.

4.3. L'allongement des concessions

La question de l'allongement de la durée des contrats de concession a été au centre de l'actualité du secteur en 2011. Un projet de « paquet vert 2 », visant à conduire sur dix ans des opérations en faveur de la biodiversité sur le réseau historique en contrepartie d'un allongement de la durée des concessions, a été présenté par l'association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA) à la demande de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement. Plusieurs dirigeants de groupes autoroutiers ont proposé d'adosser une partie du réseau routier national non concédé aux concessions existantes, là encore en contrepartie d'un allongement de leur durée¹.

¹ Entretien de Pierre Coppey, président de Vinci Autoroutes au journal Les Echos – 31 janvier 2012

L'intérêt de cette idée est le suivant : les concessionnaires lèvent les ressources financières nécessaires à la conduite immédiate de travaux d'intérêt général, et sont remboursés par les recettes de péages complémentaires induites par l'allongement de durée.

Les volumes financiers en jeu supposent que l'allongement en question soit de plusieurs années, ce qui est synonyme de complexité.

- Complexité juridique d'abord : le droit communautaire considère a priori ce type de montage comme antinomique d'une ouverture du marché ;
- Complexité financière ensuite : la recherche de conditions financières équilibrées suppose une négociation difficile tant sur le montant des investissements que sur le juste niveau du taux de rentabilité interne ;
- Complexité politique enfin : de nombreuses opérations concernent des sections libres de péages, qui seront financées par adossement au reste du réseau. Ce mécanisme a par le passé fait l'objet de réserves juridiques.

4.4. Quelles orientations pour les services de l'Etat ?

Cinq ans après l'opération de transfert du capital des SEMCA au secteur privé en 2006, la relation entre concédant et concessionnaire s'est définitivement et durablement transformée, et les termes « négociation » et « contrôle » en sont une bonne synthèse. La conjoncture économique actuelle particulièrement difficile, conjuguée à la perspective de moins en moins lointaine de la fin des contrats, invitent chaque partie prenante à réfléchir aux orientations possibles.

Pour l'Etat, les actions à conduire doivent s'inscrire dans la perspective de la fin des contrats actuels :

- Optimisation du suivi du patrimoine et de son entretien, afin de préparer les opérations d'inventaires prévues sept ans avant la fin des contrats ;
- Mise en place d'outils de pilotage de la performance des sociétés concessionnaires, dans les contrats de plan ;
- Renforcement du contrôle technique des concessions ;
- Contrôle constant de la qualité de l'équilibre économique des négociations avec les concessionnaires, y compris sur la question centrale des tarifs.

5. Orientation et doctrine

5.1. Action internationale

5.1.1. Activité des CIG

La sous-direction assure le secrétariat de la délégation française aux Commissions intergouvernementales (CIG) des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, sous l'autorité de l'ambassadeur Frédéric BASAGUREN, chef de la délégation française.

Plusieurs caractéristiques propres à ces deux ouvrages et leur gestion méritent à ce stade d'être signalées. Les deux tunnels se distinguent en effet l'un et l'autre par leur caractère transfrontalier, mais également par leur longueur (11,6 km pour le Mont Blanc, 12,9 km pour le Fréjus), ou encore par le fait que chaque pays a confié en vertu de chaque traité l'exploitation de la moitié de l'ouvrage à un concessionnaire.

Pour le tunnel du Mont Blanc comme pour celui du Fréjus, une CIG, instance binationale paritaire, composée des deux délégations française et italienne, est chargée de contribuer à une exploitation unifiée de l'ouvrage. Les CIG détiennent principalement deux types de prérogatives.

Chaque CIG a pour mission de veiller au respect de leurs obligations en matière de sécurité par les concessionnaires français et italiens et l'exploitant unique qu'ils ont créé. Pour ce faire, la CIG adopte des règles propres à des tunnels transfrontaliers, notamment un règlement de la circulation du tunnel et un plan de secours binational, avec l'appui et l'expertise d'un comité de sécurité. Chaque CIG est compétente pour approuver les tarifs de péage.

En 2011, les CIG se sont réunies à six reprises : celle du tunnel du Fréjus s'est réunie deux fois, celle du Mont Blanc, trois fois et une CIG commune aux deux tunnels s'est réunie une fois. Dans l'ordre du jour traité au cours de ces réunions, les points suivants peuvent être soulignés :

- Les CIG ont approuvé les hausses des tarifs de péage des deux tunnels pour 2012. Au 1er janvier 2012, le taux de remise accordé aux usagers fréquents poids lourds est limité à 13 %. Ces hausses permettent en particulier le financement de la construction de la galerie de sécurité du tunnel du Fréjus.
- La CIG du tunnel du Fréjus a suivi l'avancement des travaux de la galerie de sécurité dont le percement a atteint 1 800 mètres au 31 décembre 2011. Le premier rameau de communication entre le tunnel et la galerie de sécurité a été mis en gestion opérationnelle en septembre.
- A l'interdiction des classes Euro 0 au tunnel du Mont Blanc, s'ajoute, depuis le 1er janvier 2011, celle des Euro I.
- Le règlement intérieur de la CIG du tunnel du Mont Blanc a été adopté.

5.1.2. Séminaire européen PPP (Paris)

Un séminaire international relatif aux partenariats public privé (PPP) en matière routière a été organisé par la DIT à Paris à l'été 2011. Regroupant exclusivement des autorités publiques signataires de tels contrats, il a permis un échange de vues approfondi entre l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique et la France sur les aspects techniques, juridiques et financiers à prendre en considération dans les contrats de PPP. La sous-direction avait en charge de piloter la réflexion relative à la mise en place dans de tels contrats d'indicateurs de performance susceptibles de déclencher des pénalités appliquées aux partenaires privés.

La réflexion, fructueuse mais complexe, se poursuit en 2012 autour de deux nouvelles rencontres entre mêmes participants.

5.1.3. Congrès mondial de la route (Mexico)

L'association mondiale de la route (AIPCR) a retenu la communication de la France concernant la mise en place d'indicateurs de performance dans le suivi des relations entre concédant et partenaire privé. La sous-direction a donc eu l'opportunité de présenter son action lors de cette rencontre qui regroupe plus de cent pays, une fois tous les quatre ans.

5.2. Expertise technique

La sous-direction a participé au groupe de travail national de l'IDDRIM sur l'actualisation des guides techniques nationaux des caractéristiques de surface des chaussées (Uni & Adhérence) en vue de proposer une nouvelle circulaire pour le réseau routier national.

5.2.1. Indicateurs de performance

La sous-direction a élaboré, dans le cadre de la mise au point des contrats de plan ou d'entreprise, un certain nombre d'indicateurs permettant d'évaluer la prestation des concessionnaires en matière de sécurité routière, de qualité du service offert aux usagers et d'état du patrimoine autoroutier. Ces indicateurs visent à assurer le respect d'exigences minimales et à comparer les performances des sociétés, afin de mieux détecter les facteurs favorisant l'atteinte de bonnes performances.

L'année 2011 a été marquée par la mise au point des indicateurs de performance dans le cadre du contrat d'entreprise signé avec la société SFTRF, de l'avenant aux contrats de plan 2009-2013 des sociétés APRR et AREA ainsi que de la préparation des contrats de plan 2012-2016 des sociétés Escota et ASF. Sur 18 sociétés, 12 ont aujourd'hui des objectifs précis définis en termes de résultats, qui peuvent donner lieu à pénalité si les résultats ne sont pas atteints. 92 % du réseau concédé est ainsi couvert.

2011 a également été une année de forte implication pour la définition précise d'une grille d'audits, robuste et objective concernant la qualité des aires de repos. Elle a été mise au point en collaboration avec quelques sociétés (Sanef, ASF, Escota, APRR, AREA) et a été testée par la sous-direction sur 132 aires, soit 20 % des aires de repos, tous concessionnaires confondus.

⇒ **Annexe 4** – indicateurs de performance

5.2.2. Sous-concessions

Entre le 31 décembre 2010 et le 31 décembre 2012, les sociétés ASF, APRR, AREA, ESCOTA, Sanef et SAPN doivent renouveler plus de 250 contrats d'exploitation d'activités commerciales sur les aires de services du réseau autoroutier concédé (dont 160 contrats de stations services sur les 422 que compte ce réseau). Cette campagne de renouvellement est beaucoup plus importante que celle conduite en 2005 (qui portait sur 61 contrats).

Aux termes du contrat de concession, les sociétés concessionnaires choisissent librement les entreprises qui exploiteront les activités commerciales sous réserve que ces contrats soient passés par voie d'appel à la concurrence.

L'agrément permet au concédant de s'assurer :

- de la bonne gestion du domaine public autoroutier,
- du respect des exigences de publicité et de mise en concurrence,
- des garanties professionnelles et financières du futur prestataire en vue d'assurer le bon accomplissement des missions qui lui sont confiées.

Au cours de l'année 2011, 35 projets de contrats nouveaux ont été agréés par la sous-direction de la gestion du réseau autoroutier concédé. Un dossier a fait l'objet d'un refus d'agrément pour cause de vice dans la procédure de mise en concurrence. La société concessionnaire a relancé sa procédure.

La sous direction a également agréé 21 projets d'avenant de contrat suite à la cession de contrat de BP France à la société DELEK.

5.2.3. Autoroutes et lignes à très haute tension

Le décret n° 2011-1962 du 23 décembre 2011 relatif à l'occupation du domaine public autoroutier par un ouvrage du réseau public de transport d'électricité a pour objet de définir les modalités d'occupation longitudinale du domaine public autoroutier, concédé et non concédé, par un ouvrage du réseau public de transport d'électricité de tension supérieure ou égale à 50 kV. Il est paru au Journal officiel le 27 décembre 2011. L'arrêté d'application est, quant à lui, paru au Journal officiel le 31 décembre 2011.

Cette publication a permis à la préfecture de la Savoie de disposer de la base réglementaire pour lancer l'enquête d'utilité publique relative à la liaison THT « Piémont – Savoie », dont la majeure partie longera l'autoroute A43 et empruntera la galerie de sécurité du tunnel du Fréjus.

5.2.4. Accessibilité

Depuis son entrée en vigueur, le 11 février 2005, la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a profondément modifié le contexte réglementaire existant en matière d'accessibilité.

La **prise en compte de l'ensemble des déficiences** et l'exhaustivité de son champ d'application, exprimées à travers la notion de **chaîne du déplacement**, sont les principes fondateurs de cette nouvelle réglementation. L'accroissement du niveau d'exigence qui en découle place aujourd'hui la problématique accessibilité aux premiers rangs des critères d'évaluation de la qualité de service proposée aux usagers, tant en ce qui concerne la voirie et les espaces publics que le cadre bâti.



A ce titre, les aires de services et de repos des autoroutes, à travers les équipements et services qui les composent, sont bien évidemment concernées. La nouvelle réglementation accessibilité s'appuie sur une définition élargie du handicap, décrit comme « toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de la santé invalidant ».

La quasi-totalité des aires de repos et de services est actuellement fortement restructurée, du fait des renouvellements des sous-concessions sur les aires de services et des programmes qualitatifs d'amélioration de la qualité du service sur les aires de repos, notamment dans le cadre du « paquet vert autoroutier » lié à la relance de l'économie.

Dans ce cadre, les contrôles ont été renforcés sur la prise en compte des aspects suivants :

- Niveau d'éclairage sur le cheminement de la place de parking au bâtiment
- Aménagement des sanitaires
- Accessibilité du mobilier : tables de pique-nique, nurserie, conteneurs semi-enterrés pour le dépôt des déchets, de la place de stationnement jusqu'à l'équipement considéré
- Contraste visuel pour les cheminements

26 aires ont fait l'objet de contrôles de ce type en 2011, l'objectif étant de contrôler les premières aires rénovées de chaque concessionnaire ou sous-concessionnaire, pour corriger si nécessaire des défauts de conception-réalisation avant que les principes mis en œuvre ne soient démultipliés sur les autres aires des mêmes opérateurs.

Un guide à l'usage des concepteurs concernant l'accessibilité des aires de repos a été produit et diffusé au printemps 2011. Un guide concernant l'accessibilité des aires de services est en cours de finalisation et devrait paraître au printemps 2012.

5.2.5. Péage et classification

Le suivi des réclamations sur le réseau autoroutier en service, confirmé par l'avis des usagers recueilli via le comité des usagers a conduit la sous-direction à mener une étude approfondie relative aux problématiques de sur-tarififications ou sous-tarififications du péage liées à des dysfonctionnements dans la détection de classe ou de mauvaise lecture de badges de télépéage en entrée, créant par défaut la facturation du trajet le plus cher. L'enquête réalisée sur 2010-2011 auprès des sociétés ayant un réseau supérieur à 200 km, dont les résultats ont été présentés au comité des usagers le 1^{er} juillet 2011, a permis de détecter un certain nombre de problèmes d'équipements et de faire partager entre toutes les sociétés les bonnes pratiques instaurées par les unes et les autres pour corriger les problèmes. Les sociétés, conscientes de l'enjeu, ont entamé des programmes de modernisation de certains équipements en voie, de mise en œuvre de processus qualité

de détection des erreurs afin de déclencher des actions de maintenance lorsque nécessaire, ainsi que des modifications des procédures de télé-opération, afin d'agir en temps réel et à distance dans la correction des erreurs les plus fréquentes.

5.2.6. Coordination avec les autres services de l'Etat intervenant sur autoroute

La sous-direction a noué des liens étroits avec la direction générale des douanes et joue autant que nécessaire un rôle de facilitateur dans les relations locales entre concessionnaires et services douaniers afin que les contraintes, besoins et missions de chacun des acteurs soient pris en compte et permettent les interventions des services dans les meilleures conditions possibles de sécurité des personnels et des usagers et de fluidité du trafic. Des conventions de fonctionnement sont en cours de rédaction dans de nombreuses régions et devraient aboutir en 2012.

La sous-direction participe également au groupe de travail piloté par la direction des services de transports concernant le contrôle des transports terrestres effectués par les DREAL sur les réseaux routiers, afin de faciliter la collaboration sur le terrain entre contrôleurs et gestionnaires autoroutiers.

5.2.7. Le rôle du réseau scientifique et technique dans le contrôle technique des concessions

Pour mener à bien les actions de contrôle, la sous-direction fait largement appel au réseau scientifique et technique du ministère : SETRA, CETU, LCPC² et l'ensemble des CETE. Les commandes aux CETE passées en 2011 ont représenté 625 K€, soit un potentiel de 70 agents/mois équivalent temps plein.

Les principaux domaines d'intervention des CETE pour le compte de la sous-direction sont l'environnement, notamment le contrôle du respect des exigences environnementales en phase chantier, les ouvrages d'art au travers d'inspections détaillées et les audits de sécurité. La collaboration avec les CETE est appelée à se renforcer encore dans la période à venir, tout particulièrement en matière de réalisation d'audits à thèmes.

5.3. Orientation économique et juridique

⇒ **Annexe 5** – textes réglementaires publiés en 2011

5.3.1. Loi « Grenelle 2 »

La sous-direction a élaboré deux décrets d'application de l'article 60 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

Le premier texte a pour objet de déterminer les conditions applicables en matière de facturation de péage modulé « Euro » (classes d'émission de polluants locaux du véhicule) pour les véhicules de transport de marchandises non équipés d'un équipement de péage embarqué.

Le second texte définit, en ce qui concerne les véhicules de transport de personnes par route, les modalités de la modulation des péages d'une part, en fonction de la classe d'émission EURO et d'autre part, en fonction du moment de la journée, de la date et du jour de la semaine.

5.3.2. Directive « concessions »

Fin 2009, la commission européenne a publié une communication sur les partenariats public - privé (PPP) dans laquelle elle envisageait la mise en place d'un instrument juridique en matière de concessions, l'objectif étant d'en développer l'usage au sein de l'Union européenne. Le 13 avril 2011, dans sa communication intitulée « *L'acte pour le marché unique – Douze leviers pour stimuler la croissance et renforcer la confiance* », la Commission a annoncé son intention d'adopter une initiative législative sur les concessions. Après deux années de travaux, **le collège des Commissaires de la Commission a adopté le 20 décembre 2011 un projet de directive concession ad hoc**, considérant que les concessions présentent des spécificités justifiant un texte séparé des directives « marchés publics ».

La sous-direction s'est impliquée dans l'analyse du projet, et apporte sa contribution à l'élaboration de la position française sur ce sujet.

² L'IFSTTAR à partir du premier janvier 2011 (Décret n° 2010-1702 du 30 décembre 2010 portant création de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux)

5.3.3. Adossement : avis Toulon / Chablais

Depuis la loi du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes, jusqu'au milieu des années 90, l'attribution des concessions obéissait à deux principes directeurs : l'Etat pouvait retenir librement le concessionnaire de son choix, le choix de l'Etat était guidé par une logique géographique et de solidarité financière.

En effet, la loi du 18 avril 1955 autorisait l'affectation du produit des péages à l'extension de l'autoroute. La possibilité d'extension était interprétée comme s'appliquant à toute section nouvelle quelle qu'en soit la longueur, la cohérence et la continuité avec les sections en exploitation. Ce principe dit d'adossement a permis de construire, à partir de 1955, 7 700 km d'autoroutes en France.

Ce système a été remis en cause par le droit communautaire³ et national⁴ au milieu des années 90. Les projets récents ont d'ailleurs fait l'objet de procédures d'appel d'offres. La jurisprudence s'affirme continuellement depuis lors.

Une étape importante de cette jurisprudence a pris forme concrète, avec l'avis rendu par la section des travaux publics du Conseil d'Etat le 21 juin 2011 sur deux projets d'extension de concessions autoroutières ATMB (desserte du Chablais) et ESCOTA (autoroute urbaine et tunnel de Toulon).

Le Conseil d'Etat a reconnu la possibilité sous certaines conditions d'adosser la section « A40 – carrefour des chasseurs », et la traversée urbaine de Toulon (A50 – tunnel – A57) respectivement aux contrats de concession ATMB et ESCOTA, au regard des critères nationaux et communautaires. Le Conseil d'Etat a en effet estimé que les critères d'indivisibilité technique et financière d'une part, et de contribution au parfait achèvement de la concession principale d'autre part, étaient satisfaits.

Cet avis complète l'avis du 16 mars 2010 relatif à la possibilité d'adosser à la concession de l'autoroute A8 le raccordement de la voie express Sud de Nice (« Voie Mathis »). Cet ensemble permet de formuler un premier corpus de règles en matière d'adossement : lien fonctionnel et proportionnalité entre infrastructures, modalités de financement, accord communautaire préalable. L'application de ces différentes règles pose à l'évidence une limite assez forte en matière d'adossement.

5.3.4. Ecotaxe Poids lourds

La mise en place de « l'écotaxe poids lourds », instaurée par la LFI 2009 dans le cadre de la directive « Eurovignette », consiste en la perception d'une redevance d'usage sur le réseau non concédé (essentiellement des routes nationales et certaines routes départementales) pour les poids lourds. Son application à compter de 2013 va renchérir le coût d'utilisation du réseau routier non concédé, modifiant l'équilibre économique d'utilisation du réseau concédé en sa faveur. De ce fait, même si la mise en place de la taxe poids lourds ne concerne pas directement le réseau autoroutier concédé, celui-ci devrait connaître une augmentation de ses trafics concomitante. La question de la récupération de cet « effet d'aubaine » est à l'étude dans la sous-direction.

³ directive du conseil des communautés européennes du 18 juillet 1989 portant sur la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux et directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés de travaux, de fournitures et de services

⁴ loi n° 93-122 du 29 janvier 1993, dite loi Sapin, modifiée relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques, ordonnance n° 2009-864 du 15 juillet 2009 relative aux contrats de concession de travaux publics et décret n°2010-406 du 26 avril 2010 relatif aux contrats de concession de travaux publics et portant diverses dispositions en matière de commande publique

6. Régulation et contrôle

6.1. Régulation économique

6.1.1. Commission nationale des marchés

La Commission Nationale des Marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrage d'art (CNM) a été instaurée par le décret n° 2004-86 du 26 janvier 2004. La CNM est chargée du contrôle des marchés de huit sociétés concessionnaires d'autoroutes ou d'ouvrages d'arts. Il s'agit des six sociétés privatisées : APRR, AREA, Sanef, SAPN, ASF et ESCOTA ainsi que des deux sociétés à capitaux majoritairement publics : ATMB et SFTRF. Le secrétariat de la CNM est assuré par la Direction des Infrastructures de Transport.

La CNM a vu ses missions élargies depuis la privatisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes, par le décret n° 2007-940 du 15 mai 2007. Elle contrôle désormais :

- la composition et le fonctionnement des commissions des marchés instituées par les sociétés concessionnaires ;
- les règles définies par celles-ci pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, de fournitures et de services ;
- le respect des règles qui leur sont applicables pour la passation et l'exécution de leurs marchés.

La CNM peut désormais rendre publics les avis qu'elle émet et les recommandations qu'elle formule. Elle peut également examiner tout marché passé par les sociétés, entendre leurs dirigeants et faire appel à des experts. Enfin, la CNM établit un rapport annuel, pouvant lui-même être rendu public.

Le rapport 2010 de la CNM a consolidé le bilan de la mise en œuvre par les sociétés concessionnaires des recommandations faites par la CNM dès 2008. La CNM a examiné en particulier :

- La composition des commissions ;
- L'information relative aux entreprises liées et groupées ;
- Les seuils de mise en œuvre des procédures formalisées ;
- L'examen par la commission des avenants aux contrats ;
- La correcte appréciation du niveau général des prix.

6.1.2. Tarifs

Le droit des sociétés concessionnaires à percevoir le péage en contrepartie de la construction, de l'extension, de l'entretien et de l'exploitation de leur réseau constitue le fondement du contrat de concession autoroutière. Ce système contractuel est établi sur la base d'un équilibre financier, prévoyant une évolution des tarifs de péages jusqu'à la fin de la concession. Ces tarifs évoluent relativement à l'inflation, sur la base d'une formule de type « coefficient x inflation » (0,7 x inflation par exemple) ou pour les contrats de plan, coefficient x inflation + constante (détail en annexe). Le contrat de concession qui lie les concessionnaires et l'Etat définit ainsi le cadre d'évolution des tarifs, celui-ci étant précisé en principe tous les cinq ans par des contrats de plan conclus avec l'Etat. Ces contrats permettent de financer des investissements complémentaires en contrepartie d'une évolution complémentaire de la loi tarifaire.



La politique du contrôle tarifaire : fonctionnement

Les tarifs détaillés sont proposés par les concessionnaires à l'administration concédante avant chaque hausse annuelle. Ils sont soumis au contrôle préalable approfondi de la Direction des Infrastructures de Transport (DIT) et de la Direction Générale de la Concurrence et de la Répression des Fraudes (DGCCRF).

En l'absence de contrats de plan ou d'entreprise, les tarifs sont fixés par arrêté interministériel.

Si les tarifs proposés ne semblent pas conformes aux règles définies par les contrats, la société est mise en demeure de les modifier ou d'apporter la preuve de leur régularité. Dans les hypothèses où, malgré tout, les tarifs proposés ne respectent pas ces règles, les tarifs sont fixés par arrêté conjoint des ministres chargés de la voirie nationale et de l'économie.

Le contrôle effectué consiste à vérifier que la proposition de hausse tarifaire faite par les sociétés concessionnaires est strictement conforme aux dispositions du cahier des charges, et du contrat de plan. En particulier, les points suivants sont systématiquement vérifiés :

- la hausse du taux kilométrique moyen conforme à la hausse maximale contractualisée
- l'absence de foisonnement, processus qui consiste à optimiser les recettes induites par les hausses annuelles de péages, et à faire croître le chiffre d'affaires annuel, toutes choses égales par ailleurs, bien au-delà de la hausse annuelle des tarifs accordée par le concédant.

Le cahier des charges des sociétés précise le principe d'évolution des tarifs autoroutiers. Pour chacune des concessions des groupes ASF-Escota, APRR-AREA, Sanef-SAPN et Cofiroute, le réseau exploité est découpé en sections de référence. Pour chaque section de référence est défini, pour chaque classe de véhicule, un taux kilométrique moyen (TKM) égal à la somme des tarifs applicables sur chacun des trajets possibles internes à la section de référence, rapportée à la somme des longueurs de tous ces trajets.

Le TKM réseau est égal à la moyenne des TKM des sections de référence pondérée par les kilomètres parcourus de l'année précédant la hausse.

Lors de la hausse tarifaire annuelle, l'évolution prévue du TKM réseau de la classe 1, à kilomètres parcourus inchangés, ne doit pas dépasser la hausse autorisée contractuellement entre l'État et le concessionnaire. En outre, elle ne doit pas conduire à un gain de recettes indu pour la société par la pratique du foisonnement.

Les annexes présentent les différents éléments relatifs aux tarifs de péage 2012 et à leur évolution. Les propositions des sociétés ont été réceptionnées par la sous-direction des infrastructures de transport fin novembre et courant décembre. L'intégralité des sociétés autoroutières augmentent leurs tarifs de péage au 1^{er} février à exception du tunnel A86 duplex de la société Cofiroute pour lequel les tarifs de péage augmentent au 1^{er} janvier.

La campagne tarifaire 2012 a été marquée par le deuxième volet de la compensation de la TAT (Taxe d'Aménagement du Territoire). Pour mémoire, la loi de finance de 2011 prévoit l'augmentation de cette taxe. La compensation de cette modification de la fiscalité est intervenue pour les sociétés historiques par l'application d'une constante supplémentaire aux lois tarifaires 2011 et 2012. Les taux de compensation sont fixés par le décret 2011-120 du 28 janvier 2011 et sont présents en annexe au présent rapport. Pour les autres sociétés (hors ex-SEMCA et Cofiroute), la compensation est intervenue par voie budgétaire.

A la fin du mois de décembre, un protocole d'accord sur le prochain contrat de plan a été signé avec la société Escota. La loi tarifaire permettant le financement des investissements présents dans ce contrat de plan a été mise en œuvre dès février 2012. Ainsi, le coefficient multiplicateur devant le taux d'inflation a augmenté de 70 % à 85 %. La hausse de 70 % de l'inflation étant la loi d'évolution minimum des tarifs de péage.

On note également que les sociétés Cofiroute (A86 Duplex), Aliénor (A65) et Alicorne (A88) ont procédé à leur première hausse tarifaire suite à la mise en service complète de l'infrastructure.

Lors du contrôle des tarifs, chaque grille est vérifiée, les propositions tarifaires font l'objet d'un accord tacite lorsque la société possède un contrat de plan, dans le cas contraire, les tarifs sont approuvés par arrêté conjoint du ministère chargé de la voirie nationale et du ministère chargé de l'économie.

Lors du contrôle des grilles tarifaires, l'autorité concédante a été conduite à demander des modifications sur les grilles proposées. Dans la majorité des cas, les sociétés concessionnaires acceptent de revoir leur proposition. Ces modifications portent sur la forme du fichier envoyé, sur le mode de calcul, sur des questions d'arrondi. Des divergences persistantes imposent d'adresser une lettre de mise en demeure à la société. Cette année cette procédure a été mise en place une fois pour une société.

Concernant les points de contrôle tarifaire :

- Taux d'augmentation du TKM pour les classes 1 à 5 : hors divergences liées aux règles d'arrondis, les méthodes de calcul sont partagées par l'ensemble des sociétés concessionnaires et les autorités de contrôle.
- Distorsion tarifaire : le nombre de trajet en distorsion tarifaire correspond au nombre de trajets dont le taux kilométrique est trop éloigné du taux kilométrique moyen du réseau auquel il appartient. Le nombre de trajet en distorsion est en constante diminution et chaque nouvelle grille tarifaire corrige en partie ces anomalies.
- Foisonnement : pour mémoire cette pratique avait été critiquée dans le rapport de fin 2008 de la Cour des comptes. Cette année, ni Cofiroute, ni les ex-SEMCA n'ont pratiqué de foisonnement sur les grilles 2012.

⇒ **Annexe 6** – rappel des classifications des véhicules

⇒ **Annexe 7** – formules de hausse par société et coefficient interclasse 2012

⇒ **Annexe 8** – évolution des taux de hausse par société – 2004 à 2012– classes 1 et 4

⇒ **Annexe 9** – évolution du foisonnement 2007 – 2012

⇒ **Annexe 10** – Compensation de la hausse de la taxe d'aménagement du territoire

⇒ **Annexe 11** – processus de contrôle des tarifs 2012 – points clés

⇒ **Annexe 12** – Evolution de quelques tarifs

6.1.3. Evolution des contrats de concession

Le cadre réglementaire qui régit les relations entre concédant et concessionnaire prévoit la possibilité de conclure des contrats de plan ou des contrats d'entreprise quinquennaux, au titre desquels des investissements nouveaux ou complémentaires peuvent être réalisés en contrepartie d'une hausse des tarifs de péages plus favorable que les dispositions du contrat de concession.

Plusieurs contrats de plan conclus avec les concessionnaires étant arrivés à expiration en 2008, les négociations ont été engagées en vue de la conclusion de nouveaux contrats.

- Les contrats de plan des sociétés APRR et AREA avaient été signés fin 2009 pour la période 2009 - 2013. Ils ont donné lieu à un avenant au contrat de concession. Leur approbation par décret en Conseil d'Etat est intervenue fin 2010. Un avenant au contrat de plan a par ailleurs été mis au point en 2011, comme prévu, pour mettre en service les indicateurs de performance de ces deux sociétés.
- Le contrat de la société COFIROUTE a été signé fin 2010 au titre du contrat de plan 2010 - 2014. Son approbation par le Conseil d'Etat est intervenue en juillet 2011, le décret a été publié le 27 décembre 2011.
- Un accord est intervenu fin décembre 2010 avec la société Sanef pour un contrat de plan couvrant la période 2010 – 2014. Le décret a été examiné par le Conseil d'Etat début 2012, et est en cours de publication.
- Un premier contrat d'entreprise a été signé avec la société SFTRF en décembre 2011. Le projet de décret entérinant les évolutions du contrat de concession a été transmis pour avis au Conseil d'Etat en décembre 2011.

- Les négociations des contrats de plan 2012 – 2016 des sociétés ASF et ESCOTA ont été engagées en août 2011. Un accord sur les grands équilibres du futur contrat a été conclu avec la société ESCOTA le 16 décembre 2011. Un accord similaire avec la société ASF est intervenu en janvier 2012.
- Les négociations avec la société SAPN en vue de la signature d'un contrat de plan pour la période 2013 – 2017 ont été engagées.

A l'exception de SAPN, les relations entre l'Etat concédant et les concessionnaires « historiques » s'inscrivent donc désormais dans le cadre de contrats de plan, les premiers conclus postérieurement au transfert au secteur privé de ces sociétés en 2006.

La sous-direction a participé à l'analyse des offres pour le projet d'A150 ainsi qu'à la mise au point du cahier des charges et à l'analyse des offres du projet de grand contournement ouest de Strasbourg, dans les domaines de l'exploitation et du service aux usagers. Elle a également participé à l'élaboration du dossier de consultation des entreprises (DCE) et au dialogue compétitif relatif à l'attribution du contrat de partenariat relatif à la liaison L2 à Marseille, à réaliser dans le cadre d'un contrat de partenariat.

6.1.4. Paquet vert

Le suivi de la réalisation des travaux exécutés par les sociétés concessionnaires ASF, Escota, Cofiroute, Sanef et SAPN au titre du « paquet vert autoroutier » (décret du 26 mars 2010) s'est poursuivi en 2011 sur documents (examen des rapports d'étapes en réunion trimestrielle) et sur place (audits). Globalement, l'avancement à fin 2011 est conforme aux prévisions avec un avancement moyen de 42,2 % soit une cote part valorisée de 386M€ environ. Ce pourcentage varie entre 47,2 % pour COFIROUTE et 34,4 % pour SAPN ; par nature de travaux entre 51,8 % pour la lutte contre le bruit et 32,4 % pour la requalification des aires. Ce décalage est en grande partie dû aux contraintes d'exploitation. L'ensemble de ces données est détaillé dans l'annexe 21.

Comme le prévoit le décret, un certain nombre de redéploiements sont à effectuer et interviendront en avril 2012. Ces adaptations de programmes portent sur environ 2 % du programme initial.

A la demande de la Ministre, l'ASFA a formulé une proposition de « second paquet vert », davantage orienté vers la biodiversité (restauration de trames vertes et bleues, protection de la ressource en eau). Un travail technique exploratoire de très grande qualité a été conduit par les sociétés concessionnaires en partenariat avec les services déconcentrés de l'Etat (Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement).

Toutefois, un accord n'a pu être trouvé sur les conditions financières de réalisation proposées par les sociétés concessionnaires. Une partie du programme sera réalisée dans les prochaines années au titre des contrats de plan : les contrats ASF et ESCOTA, négociés fin 2011, comportent déjà un volet « biodiversité » marqué.

6.1.5 Taxe d'aménagement du territoire

Les articles 65 et 66 de la loi de finances pour 2011⁵ prévoient d'assurer une partie du financement des trains d'équilibre du territoire par une augmentation de la taxe d'aménagement du territoire versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes au titre de l'article 302 bis ZB du code général des impôts.

En application des dispositions des contrats de concessions autoroutières, les sociétés concessionnaires ont demandé la compensation par l'autorité concédante de cette hausse de leurs charges. Le principe en ayant été accepté par le Gouvernement, les modalités de compensation ont fait l'objet d'avenants aux contrats de concession⁶. La compensation de la TAT intervient sous forme de hausse des tarifs, répartie sur 2011 et 2012, pour les sociétés ASF, ESCOTA, Cofiroute, APRR, AREA, Sanef et SAPN.

Les concessions récentes ne pouvant, en l'état actuel, utiliser le levier tarifaire pour être compensées, un mécanisme de reversement du surplus de taxe a été mis en place au titre des années 2011 à 2013. La situation fera l'objet d'un nouvel examen pour ces sociétés à l'issue de cette période.

⁵ LOI n° 2010-1657 du 29 décembre 2010 de finances pour 2011

⁶ Décret no 2011-120 du 28 janvier 2011 approuvant des avenants à des conventions de concession autoroutière et aux cahiers des charges annexés à ces conventions et relatif aux péages autoroutiers

6.2. Contrôle avant mise en service

6.2.1. Instruction des dossiers techniques

L'instruction des dossiers a donné lieu à 9 Décisions Ministérielles qui se décomposent de la manière suivante :

Dossier de demande de principe	4
Dossier synoptique	3
EPOA	2

Une décision ministérielle sur un ouvrage innovant : le pare bloc de la RN 205.

L'usager empruntant la RN 205 à partir de Chamonix dans le sens descendant rencontre une voie surplombée par la falaise des Egratz, voie parfois neutralisée l'hiver par les chutes de glaces et de roches.

La verticalité de la falaise empêchant l'utilisation de filets de retenue des blocs, un dispositif innovant a été développé par ATMB et a fait l'objet d'essais, d'études financées par le SETRA, ainsi que de trois thèses.

C'est une dalle en béton armé fortement ferrailée de 100m x 9m appuyée sur ses rives sur une console métallique encastrée par des tirants précontraints.

L'énergie incidente est réduite par la pente de la dalle et la dissipation est obtenue de façon originale :

- par la ruine quasiment totale du béton dans la zone d'impact ;
- par le travail élasto plastique de l'ensemble de la structure ;
- par le travail élastique de déformation inverse conduisant au rejet du bloc.

La validation des études par la sous-direction s'est faite en concertation avec le SETRA et le département de mécanique des roches du CETE de Lyon.

Participation à l'analyse des offres de nouvelle(s) concession(s)

La sous-direction a participé à l'analyse des offres des candidats des nouvelles concessions autoroutières suivantes

- A150 – Ecalles-Alix / Barentin
- A355 – Grand Contournement Ouest de Strasbourg

Cette analyse a porté sur le volet «Dimensionnement & Scénarios d'entretien des chaussées»

La sous-direction a réalisé l'analyse des propositions techniques au stade de la phase d'échange concernant le projet de rocade L2 (liaison autoroutière d'une dizaine de kilomètres entre les autoroutes A7 et A50).

6.2.2. Contrôle des travaux de constructions

Le contrôle des travaux est prévu dans le cahier des charges des concessions et dans la circulaire n° 87-88. Il consiste à l'issue de l'examen du dossier d'Avant Projet Autoroutier (APA) et des visites de chantier, à identifier les points sensibles du projet propres à sa nature, à son environnement et aux choix techniques, les risques de non-conformité aux spécifications, à vérifier le respect des règlements et décisions, afin d'évaluer la qualité de la réalisation et la conformité de l'ouvrage garantissant confort et sécurité des usagers.

⇒ **Annexe 13** – Opérations de contrôle des travaux de construction

Domaine « ouvrages d'art »

En 2011 plusieurs « audits approfondis construction » ont été conduits pour s'assurer du respect par le concessionnaire de ses obligations contractuelles.

Ces opérations sont conduites sur le terrain, avec l'appui du LRPC de Lyon ou de Bordeaux ou de Clermont et, en tant que de besoin, de la DOA du CETE de Lyon.

Les écarts au contrat sont répertoriés et hiérarchisés. Des demandes d'explications sont faites au concessionnaire.

⇒ **Annexe 14** – Opérations d'audit approfondis construction « ouvrages d'art »

Domaine « environnement »

Le contrôle des travaux dans le domaine « Environnement » réalisés par les sociétés a porté sur les opérations suivantes :

- A432 – Les Echets / La Boisse
- A406 – Contournement Sud-Est de Mâcon
- A87 – Murs Erigné – Sorges
- A63 – Ondres Biriadou
- A63 – Salles – Maremmes
- Liaison A13 – RD 613
- A714 – Bretelle de Montluçon
- A89 – Lyon - Balbigny

Ces visites sont réalisées mensuellement ou bi-mensuellement en fonction des enjeux, de la sensibilité de la section et aussi de sa longueur, avec la participation des équipes Environnement des CETE concernés par l'opération.

Il a également été procédé à la visite dite « à un an après mise en service » de la section d'A65 – Pau – Langon. Cette visite permet de vérifier l'achèvement des travaux après la mise en service, et la fonctionnalité des aménagements réalisés en faveur de l'environnement au titre de l'arrêté CNPN. Dans le cas de cette section, une nouvelle visite sera prévue en mai 2012.

Les mêmes bilans à un an pour les sections d'A88 – Falaise – Sées et A4 – Contournement de Reims seront programmés au printemps 2012.

Un bilan à cinq ans pour la section d'A41 – St Julien en Genevois a également été réalisé.

Ces étapes donnent lieu à des rapports, comptes-rendus de réunions et relevés de décisions. Des mesures correctrices sont demandées, le cas échéant au cours du chantier ou après mise en service en fonction des visites réalisées.

Domaine « chaussées et ouvrages en terres »

Conformément aux dispositions réglementaires et contractuelles, le contrôle des travaux dans le domaine des « Terrassements et Chaussées » réalisés par les sociétés a porté sur les opérations suivantes :

- A432 – Les Echets / La Boisse
- A406 – Contournement Sud-Est de Mâcon
- A8 – Élargissement à 2x3 voies entre Chateauneuf le Rouge et Saint-Maximin
- A714 – Antenne de Montluçon
- A89 – Balbigny – La Tour de Salvagny
- A63 – Élargissement à 2x3 voies entre Ondres et Biarritz
- A63 – Élargissement à 2x3 voies entre Salles et Saint-Geours de Maremne
- A50 – Élargissement à 2x3 voies entre La Ciotat et Bandol

Le contrôle des travaux consiste à l'issue de l'examen des dossiers d'avant projet autoroutier (APA) et des visites de chantier, à identifier :

- les points sensibles du projet propres à sa nature, à son environnement et aux choix techniques
- les risques de non-conformité aux spécifications, au respect des règlements et aux décisions

afin **d'évaluer la qualité de la réalisation et de vérifier la conformité de l'ouvrage garantissant confort et sécurité des usagers.**

Cette étape donne lieu à des rapports, comptes-rendus de réunions et relevés de décisions.

⇒ **Annexe 15** – Opérations d'audits approfondis construction « terrassement, chaussées et ouvrages en terres » - observations faites

6.2.3. Décisions de mise en service

4 décisions importantes de mises en services sont intervenues en 2011.

Les inspections travaux et sécurité ont été réalisées pour chacune de ces opérations afin de s'assurer de la conformité des travaux réalisés et de la sécurité de l'infrastructure avant son ouverture au public.

⇒ **Annexe 16** – Sections nouvelles mises en service

6.3. Contrôles liés à la conservation du patrimoine en service

⇒ **Annexe 17** – Investissements de construction sur autoroutes en service mis en service en 2011

⇒ **Annexe 18** – Visites de chantier réalisées en 2011

6.3.1. Bâtiments

Les bâtiments des concessions font partie des ouvrages et des biens de la concession. Au même titre que les autres ouvrages, l'État, concédant, a à s'assurer de leur maintien en bon état tout du long de la concession. En 2011, le service a initié une action sur ce thème.

Il s'agit d'un champ nouveau d'intervention ; les premières étapes consistent à connaître les modes d'organisation des sociétés, en tant que gestionnaires immobiliers, et à évaluer l'étendue du patrimoine et son état.

Durant l'année 2011, la sous-direction, avec l'aide du CETE de l'Est, a rencontré huit sociétés (ASF, ESCOTA, AREA, APRR, SANF/SAPN, COFIROUTE, ATMB, SFTRF) afin de présenter son action ; les autres sociétés ont été avisées par courrier. Les premiers éléments de méthodologie, permettant de recenser le patrimoine et d'en contrôler l'état ont été définis.

6.3.2. Tunnels

⇒ **Annexe 19** – liste des 44 tunnels de plus de 300 mètres sur le réseau concédé – hors tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus

Dans le domaine des tunnels, la sous-direction contrôle l'avancement des mises à niveau des tunnels en service. Cette action est conduite en coopération avec le Centre d'études technique des tunnels (CETU). Le réseau concédé comporte 44 tunnels de plus de 300 mètres.

Le contrôle exercé sur les tunnels s'effectue de manière continue :

- lors des déplacements,
- par réception des fiches incidents CETU,
- lors des visites thématiques (accessibilité, signalisation, ...) qui permettent de contrôler de manière inopinée et par échantillon les équipements du tunnel,
- lors des exercices.

Des visites spécifiques ont lieu lors ou à la fin des travaux de mise en conformité des tunnels ou à la mise en service de nouveaux tunnels. Elles ont pour objectifs de vérifier le respect du cahier des charges, et le bon fonctionnement des équipements par réalisation de tests.

Chantiers conduits en 2011

L'année 2011 a en particulier été marquée par le contrôle de la mise en conformité des tunnels de l'autoroute A8.

Chantier en cours à fin 2011 :

Les principaux travaux à effectuer portent :

- sur quatre tunnels de l'A8 de Nice à la frontière italienne sur la section Turbie-Coupière (voir tableau ci dessus)
- sur le tunnel du Puymorens, la mise en service de l'alternat – régulation pour les poids lourds. La société étudie les améliorations à apporter en matière de ventilation.

⇒ **Annexe 20** – situation de la mise en conformité des tunnels de l'autoroute A8 de Nice à la frontière italienne

6.3.3. Ouvrages d'Art

Le contrôle exercé par la division « construction et patrimoine » sur l'état d'entretien des ouvrages d'art s'opère selon quatre processus imbriqués :

a) un contrôle continu lors de visites non formalisées du réseau, lors des déplacements ;

En 2011, les actions de contrôle continu se sont faites au cours de 19800 km parcourus en voiture au cours de 60 jours de déplacements et ont notamment mis en évidence des insécurités sur différents ponts, murs, auvents de gares de péage.

b) l'examen annuel de l'indicateur LOLF relatif aux surfaces d'ouvrages qui ne sont pas en bon état ;

L'examen de l'indicateur LOLF a mis en évidence la stagnation des mauvais résultats acquis par une société et à demander un complément d'information.

c) Lors d'audits biennaux réalisés sur procédures avec chaque société en vue de s'assurer des remises des ouvrages, de l'état du patrimoine, du respect des obligations contractuelles en matière de patrimoine.

En 2011 les audits biennaux suivants ont été réalisés :

- Audits biennaux initiaux : ADELAC, ALIS, COFIROUTE concession A86, ARCOUR, APRR concession Maurice Lemaire.
- Audits biennaux ordinaires : ASF réseaux Est, ESCOTA.

d) lors d'audits de terrain

Cet audit a quatre objectifs :

- examiner les conditions d'application par les sociétés de leur cahier des charges en matière d'ouvrages d'art ;
- Auditer la politique de la société, observer in situ l'état objectif du patrimoine,
- examiner les grosses réparations prévues à moyen et long terme (classe 3- 3U) ;
- enfin, comparer les différents réseaux entre eux (concedé et non concedé).

Il conduit à un examen contradictoire et détaillé d'un échantillon de patrimoine, au cours de réunions techniques de terrain (5 à 8 par audit), avec l'assistance du CETE de Lyon pour la cotation de l'état du patrimoine. Cet examen de terrain permet de mettre en lumière dans la quasi-totalité des cas des écarts d'origine systémique existant sur l'ensemble du patrimoine concedé à la société. Les écarts observés sont répertoriés et hiérarchisés.

Des ouvrages particuliers : les auvents de gares de péage

Les auvents de gare de péage sont des structures anciennes (parfois 50 ans) placées au-dessus des usagers. Sur certains sites, la présence des usagers peut être considérée comme quasi permanente, en tout cas bien supérieure à celle existante pour des ponts ou des bâtiments de bureaux.

Le parti architectural pris pour ces objets, « linteaux de la porte d'entrée du monde autoroutier », a conduit parfois à des structures dont la complexité dépasse celle des ponts. Les récents progrès des techniques de télépéage n'ont pas rendu ces structures inutiles mais la réduction des effectifs de péagers a conduit à la réduction de leur surveillance continue.



Constatant lors de contrôles continus que ces structures pouvaient être en mauvais état (l'une d'elle étant posée sur étais provisoires), la division « construction et patrimoine » a initialisé en 2011 un cycle d'audit de terrain en concertation avec la division « exploitation ».

Le premier audit a permis de confirmer la nécessité d'un bilan approfondi de l'état réel de ces structures compte tenu de leurs défauts initiaux, des avaries subies au cours des décennies (chocs de poids lourds, déformations, dans des conditions de surcharges climatiques extrêmes, corrosion avancées), des modifications réalisées au cours des ans (extensions, rajouts de panneaux..) et de la faiblesse du corpus contractuel portant sur la conception et la maintenance.

6.3.4. Chaussées et ouvrages en terre

Chaque année, la sous-direction exerce un rôle d'observatoire sur l'entretien des chaussées. Elles assure le recueil et l'archivage des différents travaux d'entretien sur la base des données fournies par les Sociétés.

Ce recueil peut donner lieu à des échanges d'informations complémentaires sur les travaux réalisés. Il permet de vérifier la qualité des données dans l'exercice des activités liées au maintien du patrimoine (audits, réunions techniques, ...).

Enfin, il permet aussi d'assurer une veille sur l'évolution des techniques et l'entretien du réseau (technique, âge des couches de roulement, fréquence d'entretien).

Le contrôle de l'entretien du patrimoine « chaussées » exercé par la sous-direction s'opère également de façon ponctuelle et approfondie lors d'audits de terrain, par l'examen de sections représentatives du réseau de la Société (nature et type de chaussées, âge du réseau, trafic,...).

La mise en œuvre des objectifs de l'audit se traduit par les actions suivantes :

- évaluation de la connaissance du patrimoine (nature, dossiers de récolement,...) ;
- constat de l'état du patrimoine à partir d'inspections visuelles d'un échantillon représentatif ;
- évaluation périodique en continu du réseau (suivi des chaussées, indicateurs d'état, état général du réseau, détections des points faibles,...) ;
- analyse de la programmation des travaux d'entretien ;
- examen des dépenses d'entretien passées et futures.

Un audit de la société SANEF a été réalisé en 2011 (les conclusions sont en cours d'élaboration) ; l'audit de la société ESCOTA a été engagé.

Le contrôle de l'état d'entretien des chaussées et ouvrages en terre s'opère aussi de manière « continue », c'est-à-dire lors de visites non formalisées du réseau et à l'occasion des déplacements. Ce contrôle permet de pointer des zones défaillantes, par recueil d'éléments successifs d'attirer l'attention également sur d'autres domaines et pouvant aboutir à des actions significatives.

6.3.5. Environnement

Chutes de blocs – A8 (Escota)

Considérant les chutes de blocs intervenues sur l'autoroute A8 en 2005, 2008 et 2009, qui trouvent leur origine en dehors du domaine public autoroutier concédé à Escota et l'urgence à mettre en œuvre les mesures préventives destinées à garantir la sécurité des usagers de l'autoroute A8 et des voies adjacentes, le Préfet des Alpes-Maritimes décide la création d'un comité de pilotage et d'un comité technique chargés du suivi des opérations de sécurisation des tronçons à risques entre Nice-Est et la frontière Italienne. C'est dans ce cadre que la sous-direction a initié la mise en œuvre des deux comités et représente en tant que de besoin la DGITM dans la participation aux réunions de ces comités.

L'année 2011 a été marquée par la mise au point et la signature conjointe (État – Communes – Société ESCOTA) du protocole permettant la réalisation des travaux de sécurisation de l'autoroute A8 vis-à-vis des risques de chutes de blocs du site « Tête Ouest du tunnel de l'Arme » sur les communes de Beausoleil et Peille.

6.3.6. Délimitation du domaine public autoroutier :

3 080 délimitations doivent être réalisées pour couvrir l'ensemble du réseau autoroutier concédé. Au 31 décembre 2011, 2915 délimitations ont été réalisées, dont 165 en 2011. Le pourcentage de délimitation est donc de 86 %.

6.4. Paquet vert

⇒ **Annexe 21** - Structure et avancement du programme

L'État a signé en janvier 2010 avec les sociétés ASF, COFIROUTE, ESCOTA, SANEF et SAPN des décrets actant la réalisation d'un ensemble des travaux, liés entre autres à la requalification environnementale du réseau autoroutier. Ces actions permettent de mettre à niveau la protection vis-à-vis du bruit, la protection de la ressource en eau et les aménagements en faveur de la biodiversité.

Le suivi de la mise en place de ces actions a débuté à l'automne 2011, après plusieurs échanges de calage et de mise au point de ce contrôle entre les concessionnaires, les CETE, en charge du contrôle et la sous-direction.

Ce contrôle se traduit par des visites des CETE sur le terrain, sur d'une part les opérations emblématiques des concessionnaires (passages faune, aménagements de cours d'eau, murs anti-bruit...) et d'autre part sur des aménagements plus classiques, mais de façon non exhaustive. Des comptes-rendus de visites, plus succincts que pour le contrôle « Construction » sont rédigés.

Le suivi des aménagements réalisés sera par la suite, au-delà de la fin du paquet vert, intégré au suivi défini par la politique d'entretien de la société concernée.

6.5. Contrôle de l'exploitation et de la qualité du service aux usagers

Le contrôle sur ces différents aspects prend la forme de contrôle sur dossier, contrôle sur site et suivi d'indicateurs. Des rendez-vous formels semestriels (printemps et automne) ont été organisés en 2011 avec les sociétés gérant plus de 200 km de réseau, afin de suivre les évolutions dans ces différents domaines.

6.5.1. Intervention sur le réseau et gestion de trafic

Avis rendus

Plans d'intervention et de sécurité	3	A432, A714 et A813
arrêtés de police permanents	8	
dossiers d'exploitation sous chantiers	75	

La sous-direction a mis en place un suivi des principaux indicateurs d'intervention sur le réseau et de gestion de trafic : nombre d'interventions de plus de 4 heures sur le réseau, suivi des coupures, évolution des bouchons (dus au trafic, aux accidents et aux travaux), délais d'intervention. De premières analyses pourront être apportées sur les suivis à partir de 2012.

6.5.2. Sécurité routière

La sous-direction suit en temps réel l'information sur les événements majeurs sur le réseau concédé.

Le travail d'harmonisation des bilans différés a été réalisé dans le cadre de l'arrêté du 15 décembre 2011 relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures. Dernier élément réglementaire de transposition de la directive européenne, celui-ci impose notamment une démarche d'étude d'enjeux de sécurité routière fondée sur la même méthode pour tous les gestionnaires d'infrastructures nationales : la démarche SURE, à réaliser en 2012.

La sous-direction a également fait le point sur les bilans de sécurité réalisés par les gestionnaires 6 mois et 3 ans après la mise en service d'un aménagement. La production de ces éléments par les gestionnaires et l'analyse réalisée par la sous-direction sur 9 dossiers préfigure les futurs audits de début d'exploitation qui seront réalisés conformément au même arrêté évoqué ci-dessus.

La sous-direction continue également le contrôle de la mise en œuvre des inspections de sécurité routière par itinéraires (ISRI) engagées depuis 2009.

6.5.3. Signalisation – information des usagers

La sous-direction a contrôlé et validé les règlements d'exploitation d'A86 (duplex) et A63 (ex RN10). Des avis à la mission d'audit du réseau routier national ont été rendus sur les projets de définition de signalisation d'A9 (Perpignan Nord – Perpignan Sud), A61 (Mongiscard), A13, A813 et A36. Treize demandes de modification de signalisation ont fait l'objet d'analyses spécifiques.

Des avis ont été donnés sur des projets présentés à la DSCR concernant des demandes d'expérimentation relatifs notamment à la régulation dynamique de vitesse. La parution en fin d'année 2011 d'un nouvel arrêté interministériel de signalisation routière incluant une partie sur la signalisation dynamique a permis d'intégrer le fruit de diverses expérimentations de ce type dans la réglementation.

On notera également que la sous-direction a jugé nécessaire d'envoyer plusieurs rappels à la réglementation en termes de signalisation aux sociétés d'autoroutes.

6.5.4. Satisfaction des usagers

La sous-direction effectue le bilan des réclamations reçues par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, ainsi qu'un bilan de la satisfaction, telle qu'elle apparaît dans l'enquête réalisée annuellement sur la plupart des axes autoroutiers, selon une méthodologie suivie par l'ASFA.

Les usagers sont toujours très satisfaits des autoroutes dans les domaines de l'état des chaussées et du passage au péage même si on sent un infléchissement qu'il conviendrait de maîtriser. En revanche, les usagers sont assez critiques sur la sécurité, et en particulier la sécurité sur les aires de repos.

Concernant le bilan des réclamations, seules les réclamations relatives au péage sont en augmentation continue, dans un rapport de 1 à 9,5. Parmi les réclamations liées au péage, les deux problèmes majeurs restent liés au télépéage et aux erreurs de classification automatique.

Un audit des processus d'automatisation et des outils de détection des dysfonctionnements a été réalisé par la sous-direction, et a été présenté aux sociétés concessionnaires et au comité des usagers. Cette étude montre que si les concessionnaires n'avaient pas anticipé suffisamment les problèmes qu'engendrerait l'automatisation du point de vue de la fiabilité du classement, ils développent actuellement des processus qualité qui devraient faire diminuer les problèmes ainsi rencontrés.

6.5.5. Services sur aires

132 aires de repos ont été auditées à l'aide de la grille de référence mise au point pour déterminer la qualité des aires. Seules sept aires ont reçu une note inférieure à 10, qui nécessitent donc un effort particulier de la part des sociétés pour améliorer leur entretien ou leur équipement.

Dans le cadre du « paquet vert », vingt et une aires ont donné lieu à des visites de contrôle. Treize visites de contrôle ont également eu lieu dans le cadre de renouvellement d'aires de services, ces visites portant sur les infrastructures et le respect de la réglementation accessibilité des bâtiments.

6.5.6. Dépannage

339 500 dépannages ont été effectués en 2011 sur le réseau concédé, soit 3,95 dépannages par million de kilomètres parcourus.

L'année 2011 a été marquée par la poursuite du renouvellement des agréments de dépannage existant. Les activités traditionnelles de contrôle du dépannage sur le réseau se sont donc déroulées dans ce contexte particulier à la suite de l'avis du conseil de la concurrence de février 2009, lequel laissait trois ans aux sociétés pour mettre en place ces renouvellements.

Dans le cadre des procédures de renouvellement, la sous-direction s'est consacrée non seulement aux commissions d'agrément (24), mais également à participer à certaines ouvertures de plis et à un appui des sociétés qui l'ont demandé dans des zones qui ne disposent pas de commissions d'agrément. Un appui a également été fourni à 3 sociétés pour la mise en place de leur procédure d'appel d'offre, en particulier pour les grilles d'analyse des offres.

Des avis ont été donnés sur trois arrêtés de création de commissions. A ce jour, la quasi-totalité du réseau autoroutier concédé (hormis le nœud lyonnais) est couvert par une commission interdépartementale d'agrément.

6.5.6. Péage

Les projets d'aménagement liés au déploiement du télépéage sans arrêt se poursuivent à un rythme particulièrement soutenu puisque 68 dossiers ont été analysés par la sous-direction et ont donné lieu à un avis formel. Cette activité sur dossier a été complétée par 44 visites sur les chantiers en cours.

L'année 2012 devrait voir une baisse sensible des dossiers à traiter, mais une augmentation des zones de travaux. Néanmoins, on note que les problématiques soulevées sont assez récurrentes et qu'une fois les problèmes réglés par une société sur un chantier, ceux-ci n'apparaissent plus sur les chantiers suivants de la même société. La sous-direction est particulièrement vigilante aux questions de sécurité, et en particulier à la sécurité des personnels piétons qui ont à traverser les voies dans lesquelles les usagers ne sont plus amenés à s'arrêter, mais à rouler à 30km/h.

6.5.7. Connaissance du patrimoine

Dans le cadre de la directive européenne du 7 juillet 2010 sur les systèmes de transports intelligents, la sous-direction a participé à l'élaboration de la réponse de la France sur les activités et projets nationaux concernant les domaines prioritaires, en particulier l'utilisation optimale des données relatives à la route, à la circulation et aux déplacements.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la directive européenne Inspire, les données sur les autoroutes concédées mises à jour sous l'application informatique Darwin par la sous-direction ont été intégrées par le SETRA dans la base de données globales sur le réseau routier national. Cette nouvelle utilisation de la base Darwin nécessite une vigilance accrue dans son maintien et sa mise à jour. Cette base est ainsi en cours d'évolution en 2011 et devrait être à la fois plus performante dans son utilisation et plus fiable en 2012.

7. Gouvernance et transparence

7.1. Evolution du suivi des contrats (réunions de suivi)

La sous direction a formalisé davantage l'analyse des rapports d'exécution des contrats de concession (remis en juillet de chaque année par les SCA) et des contrats de plan (pour les sociétés qui en disposent) en mettant en place une réunion annuelle de suivi des contrats avec chaque SCA. Ces réunions ont permis d'échanger avec les SCA sur la bonne exécution des contrats, de formaliser les points saillants et difficultés sur les sujets suivants : opérations d'investissement, politique patrimoniale, actions en faveur du développement durable, exploitation du réseau et indicateurs de performance et statistiques.

Ces réunions complètent les dispositifs de suivi des investissements (réunion trimestrielle) et de l'exploitation (réunion semestrielle) déjà en place.

7.2. Communication sur les tarifs – contacts médias

La question des hausses des tarifs de péage fait l'objet d'un suivi particulier de la part de la presse généraliste et spécialisée. L'action de contrôle des tarifs par l'Etat a fait l'objet de nombreuses questions de journalistes, en particulier suite à la première séquence d'information « complète » réalisée au titre de la hausse 2011 entre novembre 2010 et février 2011.

Le rapport d'activité 2010 a, pour la première fois, été mis en ligne sur le site Internet du ministère. Par ailleurs, le ministère a répondu favorablement aux différentes sollicitations de journalistes. Une dizaine d'entretiens a ainsi été organisée au cours de l'année, dont quatre au titre des hausses de péages 2012.

7.3. Le comité des usagers du réseau routier national

Au cours de l'année 2011, le comité des usagers du réseau routier national, dont la sous-direction assure le secrétariat, s'est réuni à huit reprises. La sous-direction a notamment présenté au comité :

- les hausses tarifaires validées pour l'année 2011.
- les projets de contrats de plan Cofiroute et Sanef
- les résultats de l'enquête de satisfaction des usagers
- le rapport d'activité 2010

La sous-direction a activement participé à plusieurs groupes de travail du comité, en particulier à celui sur les surclassements poids lourds.

7.4. Activité parlementaire

La sous-direction a préparé les réponses à 16 questions écrites parlementaires et 64 courriers parlementaires, portant sur divers sujets. La question des tarifs de péages constitue le principal sujet d'interpellation des parlementaires.

7.5. Cour des comptes

Au cours de l'année 2011, le secteur autoroutier a fait l'objet de plusieurs contrôles de la Cour des comptes.

Les contrats des concessions de l'A19, de l'A41, de l'A88, de l'A65 et du Viaduc de Millau avaient fait l'objet, en 2010, d'un contrôle sur les exercices 2005 à 2008 au titre du programme 2009. Suite aux éléments de réponse transmis par la sous-direction GRA en 2010 :

- la Cour n'a pas souhaité faire d'observations relatives aux contrats de l'A19, de l'A41 et de l'A88 ;

- l'examen du contrat du Viaduc de Millau a donné lieu à un relevé d'observations provisoires. Les réponses ont été transmises par le ministère à la Cour des Comptes, qui a décidé de clore son contrôle sans observation. L'examen du contrat de l'A65 a également donné lieu à un relevé d'observations provisoires, auquel il vient d'être répondu.

La SFTRF et ATMB ont fait l'objet d'un contrôle de la Cour sur les comptes et gestion des exercices 2001 à 2009 et des exercices 2003 à 2009, avec une actualisation de la gestion à 2010. Les relevés d'observations provisoires ont fait l'objet d'une réponse préparée par la sous-direction sur quelques points, essentiellement relatifs aux CIG. Les rapports particuliers ont été notifiés le 22 juin et le 10 novembre 2011.

La sous-direction a par ailleurs participé à la démarche de certification des comptes de l'Etat, conduite par la Cour des comptes.

8. Annexes

Annexe 1 – Organigramme 2012.	33
Annexe 2 – Les concessions d'autoroute et d'ouvrage d'art au 31/12/2011.	34
Annexe 3 – Les concessions autoroutières historiques – données contractuelles	42
Annexe 4 – Liste des indicateurs de performance	43
Annexe 5 – Liste des textes publiés en 2011 pour le secteur	44
Annexe 6 – Rappel des classifications des véhicules	45
Annexe 7 – Taux de hausse par société et coefficients interclasses	46
Annexe 8 – Niveaux de hausses depuis 2004	48
Annexe 9 – Evolution du foisonnement 2007 – 2012	49
Annexe 10 – Compensation de la hausse de la taxe d'aménagement du territoire sur les tarifs de péage	49
Annexe 11 – Processus de contrôle des tarifs 2012 – points clés	50
Annexe 12 – Evolution de quelques tarifs	51
Annexe 13 – Opérations de contrôle des travaux de construction réalisés en 2011	52
Annexe 14 – Opérations d'audits approfondis construction « ouvrages d'arts »	52
Annexe 15 – Opérations d'audits approfondis construction « terrassement, chaussées et ouvrages en terres » - observations faites	53
Annexe 16 – Sections neuves d'autoroutes mises en service	53
Annexe 17 – Investissements de construction (ICAS) mis en service en 2011	54
Annexe 18 – Visites de chantier réalisées en 2011	56
Annexe 19 - Liste des 44 tunnels de plus de 300 mètres sur le réseau concédé – hors tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus	57
Annexe 20 - Situation de la mise en conformité des tunnels de l'autoroute A8 de Nice à la frontière italienne	59
Annexe 21 – Avancement du « paquet vert »	60

Annexe 1 – Organigramme 2012.

SOUS-DIRECTION DE LA GESTION DU RESEAU AUTOROUTIER CONCEDE (GRA) Sous-directeur : Yves SCHENFFIGEL Adjoint du sous-directeur et responsable du pôle Lyon : Jean ZULBERT Adjointe du sous-directeur : Annick BAILLE Adjoint du responsable du pôle Lyon : Jean SCHWANDER Secrétaire (Paris) : Isabelle PAREY Secrétaire (Lyon) : Chantal MONDESINOS				
GRA 1 Bureau du suivi des contrats et de l'aménagement du réseau	commissions intergouvernementales Mont Blanc et Fréjus	GRA 3 Division construction et patrimoine	GRA 4 Division usagers et exploitation	Moyens support
Chef de bureau Paul BEAUVALLET	Missions assurées par GRA1	Chef de division Sophie DUPAS	Chef de division Elisabeth WATTEBLED	Personnel, formation, achats Dominique SPORTIELLO
Adjointe du chef de bureau Khanh-Minh VU		Opérations d'investissements Jean Paul AUGAGNEUR	Dépannage, politique sécurité Vincent BALAY	Comptabilité centrale Catherine ANDRES
SANEF / SAPN / ALIS / ALICORNE N.		Chaussées, ouvrages en terre Éric BROGERE	Viabilité, aires, chantiers Hervé D'AFFLON DE CHAMPIE	
COFFROUTE / ARCOUR Christian LEMOINE		Environnement Sandrine GAILLARD	Péages Vincent DAVID	
ASF / ESCOTA / CEVM Isabelle KAMM		Instruction opérations d'aménagement Oueda MAUCHE	Accessibilité des personnes handicapées Sophie FAIVRE-PERARD	
APRR / AREA / ADELAC / ALIENOR Pauline REYNAUD		Bâtimens, classification des biens Gérard LEFEBVRE	Qualité, niveaux de services Nicolas GAUTHIER	
ATMB / SFIRE / CIG Mélanie BARCET		Equipements routiers, mise en sécurité des tunnels Denis NORBERT	Signalisation, exploitation Hervé CLUZEL	
Expert financier - tarifs Nirina DELAGUILLAUME		Ouvrages d'art Pierre TROUILLET	Trafic, Darwin, outils informatiques Olivier LENNE	
Expert économique et financier Philippe GIGOU		Secrétariat Ginette FANTINO	Affaires juridiques, services sur aires Thierry SPORTOUCHE	
Secrétaire Laetitia LAHAYE			exploitation N.	

mai 2012

Annexe 2 – Les concessions d'autoroute et d'ouvrage d'art au 31/12/2011.

Le secteur autoroutier concédé compte au 31 décembre 2011 dix-huit sociétés concessionnaires qui possèdent pour la plupart le statut de société anonyme (à l'exception d'ADELAC et d'Aliénor qui sont des sociétés par actions simplifiée⁷).

En dehors des deux sociétés « tunnelières » ATMB (Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc) et SFTRF (Société Française du Tunnel Routier du Fréjus), à qui sont concédées respectivement les parties françaises des deux tunnels transfrontaliers nord-alpins du Mont-Blanc et du Fréjus ainsi que leurs autoroutes d'accès, et qui demeurent majoritairement publiques, le secteur autoroutier français concédé est donc désormais quasiment entièrement privatisé, avec 16 sociétés concessionnaires d'autoroutes sur 18 à capitaux entièrement privés.

Les sociétés concessionnaires « historiques » concessionnaires d'un réseau (ASF-ESCOTA, APRR-AREA, Sanef-SAPN et COFIROUTE), et dans une moindre mesure, les sociétés SFTRF et ATMB, ont été en charge de la construction, du financement et de l'exploitation de la plus grande partie, (8573 km au 1er janvier 2010) dont elles ont été le vecteur privilégié du développement.

En effet, jusqu'à la fin des années 90, les nouvelles sections autoroutières ont été financées puis construites et exploitées par adossement financier aux sections existantes déjà concédées aux concessionnaires historiques, qui ont ainsi vu leur réseau s'accroître petit à petit, selon une logique géographique⁸. Ce n'est que suite à l'avis du Conseil d'Etat du 16 septembre 1999, qui a considéré que la pratique suivie en matière de concession autoroutière, consistant à adosser le financement des nouvelles autoroutes sur les autoroutes plus anciennes, déjà amorties, étaient de nature à rompre l'égalité de traitement entre les candidats à des concessions autoroutières en octroyant un avantage injustifié aux sociétés gestionnaires de réseaux existants, que l'Etat concédant a été conduit à mettre fin à la pratique de l'adossement et à attribuer chaque nouvelle section autoroutière à concéder dans le cadre de procédures de publicité et de mise en concurrence conformes aux réglementations en vigueur, tant nationales que communautaires. C'est ainsi que depuis 1999, huit nouvelles sociétés privées au réseau limité à une unique section d'autoroute sont apparues dans le paysage autoroutier français :

- La société Autoroute de Liaison Seine - Sarthe (ALIS) chargée de financer, construire et exploiter l'autoroute A 28 entre Rouen et Alençon ;
- La Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau (CEVM) chargée du financement, de la construction et de l'exploitation du Viaduc de Millau, ouvrage de franchissement du Tarn sur l'A 75 ;
- La société ARCOUR chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A 19 qui relie Artenay à Courtenay ;
- La société ADELAC chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A41 (Autoroute DEs LACs) qui relie Annecy à Genève ;
- La société A'LIENOR, chargée du financement, de la construction et l'exploitation de l'autoroute A65 qui reliera Langon à Pau ;
- La société Alicorne, chargée du financement, de la construction et l'exploitation de l'autoroute A88 qui reliera Falaise ouest à Sées ;
- La société ATLANDES chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A63 entre Salles et Saint-Geours de Maremne ;
- La société ALBEA chargée du financement, de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A150 entre Barentin et Ecalle - Alix.

⁷ La société par actions simplifiée (SAS) est régie par les dispositions L. 227-1 à L.227-20 du code de commerce. Les attributions du conseil d'administration ou de son président sont exercées par le président de la société ou celui ou ceux de ses dirigeants que les statuts désignent à cet effet. La SAS ne peut faire publiquement appel à l'épargne.

⁸ Les recettes tirées des sections en exploitation servaient à financer les sections nouvelles aussi longtemps qu'elles ne dégageaient pas elles-mêmes un bénéfice et la durée des concessions étaient éventuellement allongée pour dégager les ressources nécessaires au financement des sections nouvelles.

Les éléments suivants détaillent, pour chacun des concessionnaires autoroutiers français ainsi présentés, le réseau exploité, l'échéance de la concession, ainsi que la structure de son capital et de ses actionnaires.

Présentation détaillée des sociétés concessionnaires d'autoroutes françaises

Sociétés tunnelières

Deux sociétés d'économie mixte sont concessionnaires d'un tunnel routier international et d'autoroutes d'accès : ATMB et SFTRF

SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES ET TUNNEL DU MONT-BLANC - ATMB

La société ATMB est une société anonyme créée en 1956. Son capital social s'élève à 22,3 M€ et est détenu à fin 2011 :

- à 67,29 % par l'État français ;
- à 18,62 % par les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie ;
- à 5,42 % par le Canton de Genève et la ville de Genève ;
- à 2,39 % par des établissements financiers français et suisses ;
- à 4,76 % par des compagnies d'assurances françaises ;
- à 1,04 % par les salariés ;
- à 0,49 % par d'autres actionnaires minoritaires.

La société ATMB est en charge d'un réseau concédé de 110 km d'autoroutes. Le tunnel routier du Mont-Blanc, dont la partie française, sur 5,8 km, est également concédée à ATMB. Le réseau autoroutier concédé hors tunnel du Mont-Blanc est entièrement mis en service et se décompose comme suit :

A 40 Autoroute Blanche :	106 km ;
A 41 Saint-Julien – Frontière suisse :	2 km ;
A 411 Etrembières – Vallard :	2 km.

La société ATMB exploite par ailleurs la voie express RN 205 entre la fin de l'autoroute blanche et le début de la rampe d'accès au tunnel du Mont Blanc, sur 17 km

La concession autoroutière d'ATMB expirera le 31 décembre 2050.

La concession du tunnel du Mont-Blanc devait expirer le 31 décembre 2035. Par traité entre l'Italie et la France, signé le 24 novembre 2006, cette concession doit être prolongée jusqu'au 31 décembre 2050. Cette convention a fait l'objet d'une ratification parlementaire en date du 19 juin 2008⁹.

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DU TUNNEL ROUTIER DU FREJUS (SFTRF)

La société SFTRF est une société anonyme créée en 1962. Son capital social s'élève à 5,9 M€ et est détenu au 31/12/2011 :

- à 99,94 %¹⁰ par l'État français ;
- à 0,05 % par des collectivités locales ;
- à 0,01 % par des Chambres de Commerce et d'Industrie et des groupements d'intérêts privés minoritaires.

Au 31/12/ 2010, la société SFTRF est en charge d'un réseau concédé de 68 km d'autoroute A 43 Pont d'Aiton – Le Freney (totalement mise en service) permettant d'accéder au tunnel routier du Fréjus, dont la partie française, sur 6,4 km, est également concédée à SFTRF. Les concessions autoroutière et tunnelière de SFTRF expireront le 31 décembre 2050.

⁹ Loi n° 2008-575 du 19 juin 2008 autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relative au tunnel routier sous le Mont-Blanc.

¹⁰ Une augmentation de capital est intervenue au cours de l'année 2008.

Le groupe VINCI AUTOROUTES :

Le groupe VINCI AUTOROUTES se compose des sociétés ASF, ESCOTA, COFIROUTE et ARCOUR

SOCIETE DES AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE (ASF)

La société ASF est une société anonyme créée en 1957 sous la dénomination « Société des Autoroutes de la Vallée du Rhône », laquelle est devenue ASF le 1^{er} octobre 1975, puis a fusionné le 1^{er} janvier 1991 avec la société des Autoroutes de la Côte Basque (ACOBA) pour donner ASF. Le capital social de la société s'élève à 29,3 M€ et est détenu (en 2011) :

- à 77,01 % par Vinci ;
- à 22,99 % par ASF Holding.

Au 31/12/2011, la société ASF est en charge d'un réseau concédé de 2 734 km d'autoroutes situées principalement au sud de la Loire, auxquels s'ajoutent 5,5 km dans le tunnel du Puymorens, et répartis en : 2 599 km d'autoroutes (+ 5,5 km de tunnel au Puymorens) en service et décomposés comme suit :

A 7 Vienne – Berre :	263 km ;
A 7 / A 8 Coudoux – Aix-en-Provence :	18 km ;
A 46 Sud Contournement Sud de Lyon :	22 km ;
A 9 Orange – Le Perthus :	280 km ;
A 10 Poitiers – Bordeaux (« l'Aquitaine ») :	232 km ;
A 11 Angers – Le Mans (« l'Océane ») :	81 km ;
A 20 Brive – Montauban :	128 km ;
A 54 Arles – Nîmes :	24 km ;
A 54 Saint-Martin-de-Crau – Salon-de-Provence :	25 km ;
A 61 Narbonne – Bifurcation A 68 :	148 km ;
A 62 Bifurcation A 68 – Bordeaux :	223 km ;
A 63 Saint-Géours-de-Maremmne – Biriattou (côte basque) :	66 km ;
A 64 Briscous – Martres Tolosane :	223 km ;
A 64 Toulouse Nord – Muret :	14 km ;
A 66 Toulouse – Pamiers :	39 km ;
A 68 Toulouse – Gémil :	18 km ;
A 641 Bretelle de Peyrehorade :	7 km ;
A 680 Bretelle de Verfeil :	9 km ;
A 710 Antenne de Lussat :	7 km ;
A 711 Antenne d'Aulnat :	6 km ;
A 645 Bretelle du Val d'Aran :	6 km ;
A 72 / A 89 Saint-Etienne Est – Clermont-Ferrand – Balbigny :	121 km ;
A 83 Nantes – Niort (A 10) :	146 km ;
A 87 Angers – La-Roche-sur-Yon :	111 km ;
A 837 Saintes – Rochefort :	36 km ;
A 89 Ouest Libourne – Brive Nord :	168 km ;
A 89 Centre Saint-Germain-les-Vergnes – A 71 :	156 km ;
A 87 contournement Sud de La-Roche-sur-Yon :	16 km ;
A 75 contournement Est de Béziers (A 9) :	6 km ;

60 km d'autoroutes en cours d'aménagement décomposés comme suit :

A 87 Angers (RD 4) – Mûrs-Erigné :	7 km ;
A 89 Lyon – Balbigny :	53 km ;

51 km d'autoroutes concédées et restant à construire, décomposés comme suit :

A 9 déplacement au droit de Montpellier :	17 km ;
A 89 centre A 71 – A 72 :	7 km ;
A 89 centre Brive Nord – Saint-Germain-les-Vergnes :	16 km ;
A 64 Briscous – A 63 :	11 km ;

24 km d'autoroutes intégrés à l'assiette de la concession d'ASF à l'occasion du 12ème avenant approuvé par décret en date du 15 mai 2007 et faisant l'objet de travaux de mise aux normes autoroutières :

A 20 Rocade de Montauban	16 km ;
A 87 Sorges – Gagnolles	8 km.

La concession autoroutière d'ASF expirera le 31 décembre 2033, celle du tunnel du Puymorens au 31 décembre 2037.

SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES ESTÉREL CÔTE D'AZUR PROVENCE ALPES (ESCOTA)

La société ESCOTA est une société anonyme créée en 1956. Son capital social s'élève à 131,5 M€ et est (en 2008) :

- à 98,97 % par ASF ;
- à 1,03 % par des chambres consulaires et des Caisses d'Épargne.

Au 31/12/2011, la société ESCOTA est en charge d'un réseau concédé de 460 km d'autoroutes longeant la côte méditerranéenne, totalement mis en service et décomposés comme suit :

A 8 Aix-en-Provence – Frontière italienne :	206 km ;
A 52 / A 50 Aix-en-Provence – Aubagne – Toulon :	75 km ;
A 51 Aix-en-Provence – Gap :	130 km ;
A 57 Toulon – A 8 :	46 km ;
A 500 Bretelle de Monaco :	3 km.

La concession autoroutière d'ESCOTA expirera le 31 décembre 2027.

COFIROUTE

La société COFIROUTE est une société anonyme créée en 1970. Son capital social s'élève à 158,3 M€ et est détenu (en 2011) :

- à 65,34 % par Vinci Concessions ;
- à 16,67 % par Colas ;
- à 17,99 % par Cofiroute Holding .

Au 31/12/2011, la société COFIROUTE est en charge d'un réseau concédé interurbain de 1 101 km d'autoroutes situés dans l'ouest et le centre-ouest de la France, auxquels s'ajoutent 10 km de tunnel « A 86 Ouest » mis en service le 9 janvier 2011 et répartis en

1 101 km d'autoroutes interurbaines en service et décomposés comme suit :

A 10 Wissous – Poitiers :	311 km ;
A 11 entre A 10 (Ponthévrard) et Nantes (A 830) :	226 km ;
A 28 Tours – Alençon :	135 km ;
A 71 Orléans – Bourges :	111 km ;
A 81 Le Mans – La Gravelle :	94 km ;
A 85 Angers – Vierzon :	109 km ;
A 85 Contournement Nord de Langeais :	25 km ;
A 85 Langeais Est – Druye :	9 km ;
A 11 Contournement Nord d'Angers :	18 km ;
A 85 Saint-Romain-sur-Cher – Esvres – Druye :	63 km.

le tunnel « A 86 Ouest », entre Rueil-Malmaison et Versailles, d'une longueur de 10 km.

La concession autoroutière de COFIROUTE expirera le 31 décembre 2031, celle du tunnel « A 86 Duplex » le 31 décembre 2086.

ARCOUR

La société ARCOUR est une société anonyme qui depuis le 9 avril 2005, date de publication au Journal officiel du décret approuvant la convention de concession, finance, construit et exploite les 100 km de l'autoroute A 19 qui relie Artenay à Courtenay. Le capital social de la société s'élève à 50 M€ et est détenu

à 100 % par le groupe Vinci. L'autoroute a été mise en service le 16 juin 2009.
La concession d'ARCOUR expirera au 31 décembre 2070.

Le groupe APRR

SOCIETE DES AUTOROUTES PARIS RHIN RHONE (APRR)

La société APRR est une société anonyme créée en 1961 sous la dénomination initiale « Société des Autoroutes Paris - Lyon ». Son capital social s'élève à 33,9 M€ et est détenu (au 31/12/2011) :

- à 95,21 % par le consortium Eiffage constitué à parts égales entre Eiffage et Macquarie Autoroutes de France ;
- à 0,83 % par Eiffage ;
- à 0,79 % par Elliot international ;
- à 0,72 % par Liverpool Ltd Partnership.

Au 31/12/2011, la société APRR est en charge d'un réseau concédé de 1 854 km d'autoroutes situés principalement dans le centre et le centre-est de la France, auxquels s'ajoutent 11 km dans le tunnel Maurice Lemaire, et répartis en :

1 841 km d'autoroutes (+ 11 km de tunnel Maurice Lemaire à Sainte-Marie-aux-Mines) en service et décomposés comme suit :

A 5 Paris (depuis « la Francilienne » : A 104) – Langres :	247 km ;
(dont A 105 Melun – Evry - ex A 5b - : 10 km)	
A 6 Paris – Lyon :	401 km ;
A 19 Sens – Courtenay :	31 km ;
A 26 Troyes Nord – Troyes Est :	21 km ;
A 31 Beaune – Toul :	233 km ;
(dont A 311 Antenne Sud de Dijon : 4 km)	
A 36 Beaune – Mulhouse :	217 km ;
A 39 Dijon – Bourg-en-Bresse :	150 km ;
(dont A 391 Antenne de Poligny : 5 km)	
A 40 Mâcon – Châtillon-en-Michaille :	104 km ;
A 404 Antenne d'Oyonnax :	21 km ;
A 42 Lyon – Pont-d'Ain :	48 km ;
A 432 La Boisse – Saint-Laurent-de-Mure :	20 km ;
A 46 Anse – Neyron :	26 km ;
A 71 Bourges – Clermont-Ferrand :	180 km ;
(dont A 710 Pénétrante Nord de Clermont-Ferrand : 1 km)	
A 719 Antenne de Gannat :	10 km ;
A 77 Nemours – Cosne-sur-Loire :	101 km ;
A 406 Contournement Sud de Mâcon :	9 km ;
A 432 Les Echets – La Boisse :	12 km ;
A 714 Bretelle de Montluçon :	10 km ;

13,4 km d'autoroutes concédées et restant à construire, décomposés comme suit :

A 719 Gannat – Vichy :	12 km ;
A 31 Bretelle de Langres :	1,4 km.

La concession autoroutière d'APRR expirera le 31 décembre 2032.

SOCIETE DES AUTOROUTES RHONE ALPES (AREA)

La société AREA est une société anonyme créée en 1970. Son capital social s'élève à 82,9 M€ et est détenu :

- à 99,82 % par APRR ;
- à 0,18 % par des chambres consulaires et des collectivités territoriales.

Au 31/12/2011, la société AREA est en charge d'un réseau concédé de 391 km d'autoroutes toutes implantées en Rhône-Alpes, et répartis en :

391 km d'autoroutes en service et décomposés comme suit :

A 43 Lyon Bron – Chambéry Nord :	86 km ;
A 432 Bretelle de Satolas :	2 km ;
A 48 Coiranne – Grenoble :	50 km ;
A 41 Chambéry Nord – A 40 :	78 km ;
A 41 Grenoble – Chambéry Sud :	40 km ;
A 49 Voreppe – Bourg-de-Péage :	62 km ;
A 43 Francin – Pont-Royal – Aiton :	31 km ;
A 430 Pont Royal – Gilly-sur-Isère :	15 km ;
A 51 Grenoble – Col du Fau :	27 km ;

La concession autoroutière d'AREA expirera le 31 décembre 2032.

Le groupe SANEF

SOCIETE DES AUTOROUTES DE NORD ET DE L'EST DE LA FRANCE (SANEF)

La société SANEF est une société anonyme créée en 1963. Son capital social s'élève à 53,1 M€, détenus : à 100 % par la Holding d'Infrastructures de Transport (HIT), consortium détenu à 52,6 % par la société Abertis, et par d'autres partenaires financiers (Caisse des Dépôts et Consignations (15 %, Predica (12 ,4 %), AXA(9,9 %), la holding de la famille Peugeot (5,1 %) et CNP Assurances (5 %) ;

Au 31/12/2011, la société SANEF est en charge d'un réseau concédé de 1400 km d'autoroutes situés dans le nord et l'est de la France, et répartis en :

1 390,5 km d'autoroutes en service décomposés comme suit :

A 1 Roissy – Dourges :	168 km ;
A 2 Combles – Hordain :	42,5 km ;
A 4 Noisy-le-Grand – Reichstett :	474 km ;
A 16 L'Isle-Adam – Boulogne-sur-Mer :	218,5 km ;
A 26 Calais – Reims / Châlons-Troyes :	338,5 km ;
A 29 Le Havre – Saint Quentin :	134 km ;
A 4 Contournement de Reims :	15 km ;

9 km d'autoroutes concédées et restant à construire, décomposés comme suit :

A 16 : L'Isle-Adam – Francilienne :	9 km.
-------------------------------------	-------

La concession autoroutière de SANEF expirera le 31 décembre 2029.

SOCIETE DES AUTOROUTES PARIS-NORMANDIE (SAPN)

La société SAPN est une société anonyme créée en 1963. Son capital social s'élève à 14 M€ et est détenu : à 99,97 % par Sanef ; à 0,03 % par des chambres consulaires et des collectivités territoriales.

Au 31/12/2011, la société SAPN est en charge d'un réseau concédé de 372 km d'autoroutes toutes situées au nord-ouest de Paris, et répartis en :

370 km d'autoroutes en service décomposés comme suit :

A 13 Orgeval – Caen :	205km ;
A154 Bretelle de Louviers :	8 km ;
A131 Bretelle de Tancarville :	15 km ;
A 14 Orgeval – La Défense :	16 km ;
A132 Bretelle de Deauville :	5 km ;
A 29 Saint-Saëns – A13 :	101 km ;
A139 Bretelle de Rouen :	4 km ;

A 151 Bretelle de Dieppe :	12 km ;
A 13 Contournement Sud de Caen :	4 km ;

2 km d'autoroutes concédées et restant à construire, décomposés comme suit :

A 13 Antenne de Chauffour :	2 km.
-----------------------------	-------

La concession autoroutière de SAPN expirera le 31 décembre 2028.

Les autres sociétés concessionnaires

SOCIÉTÉ ALIS

La société ALIS est une société anonyme qui depuis le 2 décembre 2001, date d'entrée en vigueur de son contrat de concession, a financé, construit et exploite les 125 km de l'autoroute A 28 entre Rouen et Alençon mis en service le 27 octobre 2005.

Le capital social de la société s'élevait au 31 décembre 2010 à 2,9 M€ et est détenu (en 2010) :

- à 14,93 % par Bouygues TP ;
- à 8,29 % par Quille (filiale de Bouygues) ;
- à 9,95 % par DTP Terrassement (filiale de Bouygues) ;
- à 26 % par IXIS INFRA (FIDEPPP) ;
- à 8 % par EGIS SA ;
- à 8 % par SAPN ;
- à 13,16 % par HBOS/UBERIOR ;
- à 11,67 % par Sanef.

La concession d'ALIS expirera 62 ans après la mise en service, soit le 31 décembre 2067.

COMPAGNIE EIFFAGE DU VIADUC DE MILLAU (CEVM)

La société CEVM est une société anonyme qui a reçu la concession du financement, de la construction et de l'exploitation du viaduc de Millau supportant l'A 75 sur 3 km. L'ouvrage a été mis en service le 16 décembre 2004.

Le capital social de la société s'élève à 40 M€ et est détenu à 51 % par le groupe Eiffage SA et 49 % par la Caisse des dépôts et consignation. La concession du viaduc de Millau expirera au 31 décembre 2079.

SOCIÉTÉ AUTOROUTE DES LACS (ADELAC)

La société ADELAC est une société par actions simplifiée qui depuis le 28 octobre 2005, date d'entrée en vigueur de son contrat de concession, finance, construit et exploite les 19 km de l'autoroute A 41 qui relie Saint-Julien-en-Genevois à Villy-le-Pelloux depuis le 22 décembre 2008.

Le capital social de la société s'élève à 7,2 M€ et est détenu :

- à 49,90 % par AREA ;
- à 23,05 % par Bouygues Travaux Publics ;
- à 2,78 % par GFC Construction (filiale de Bouygues) ;
- à 6,90 % par DTP Terrassement (filiale de Bouygues) ;
- à 6,48 % par Quille (filiale de Bouygues) ;
- à 6,90 % par Colas ;
- à 2 % par SETEC ;
- à 2 % par la Caisse d'Épargne et de Prévoyance des Alpes.

La concession d'ADELAC expirera au 31 décembre 2063.

SOCIETE ALICORNE

La société ALICORNE est une société par actions simplifiée qui depuis le 23 août 2008, date de publication au Journal officiel du décret approuvant la convention de concession, finance, conçoit, construit et exploite l'autoroute A88 qui relie Falaise ouest à Sées. L'infrastructure a été intégralement mise en service le 27 août 2010.

Le capital social s'élevait à 40 000 € à la constitution de la société et est détenu à :

- 0.49 % par NC Participations ;
- 12.42 % par NGE ;
- 0.66 % par Valérian ;
- 12.24 % par Spie Batignolles ;
- 3.97 % par Malet ;
- 4.96 % par Demathieu & Bard ;
- 4.29 % par Egis Investment Partners ;
- 45.57 % par la Caisse des dépôts et consignations ;
- 7.7 % par AXA IP ;
- 5.78 % par AXA II ;
- 1.92 % par AXA UK II.

La concession expirera au 23 août 2063.

SOCIETE A'LIENOR

La société A'LIENOR est une société par actions simplifiée qui depuis le 19 décembre 2006, date de publication au Journal officiel du décret approuvant la convention de concession, finance, construit et exploite les 150 km de l'autoroute A65 qui relie Langon à Pau. L'autoroute a été mise en service le 16 décembre 2010.

Le capital social s'élevait à 40 000 € à la constitution de la société et est détenu :

- à 65 % par Eiffage ;
- à 35 % par Sanef.

La concession expirera au 19 décembre 2061.

SOCIETE ATLANDES

La société ATLANDES exploite la concession de l'autoroute A63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne, sur une longueur de 104 km. La concession de cette autoroute expirera le 21 janvier 2051.

SOCIETE ALBEA

La société ALBEA exploite la concession de l'autoroute A150 entre Ecalles Alix et Barentin, sur une longueur de 17,8 km. La concession de cette autoroute expirera le 28 décembre 2066.

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU HAVRE (CCIH)

La CCIH exploite les concessions des ponts de Tancarville et de Normandie, respectivement depuis 1951 (Tancarville) et 1988 (Normandie). Les concessions des ponts de Tancarville et de Normandie expireront le 17 mai 2027.

Annexe 3 – Les concessions autoroutières historiques – données contractuelles

Société	Début de la concession	Fin initiale de la concession	Fin de la concession 1/1/2012	Longueur initiale du réseau	Longueur du réseau 1/1/ 2012	Commentaires
APRR	19/9/1963	31/12/1998	31/12/2032	158 km	1 854 km	Initialement SAPL
AREA	5/4/1971	31/12/2008	31/12/2032	356 km	391 km	
ASF	13/3/1961(SAVL) 1973 (ASF)	31/12/1996	31/12/2033	71 km (824,3) (a)	2 734 km	Initialement SAVR (a) en 1973
ESCOTA	21/5/1957	31/12/1992	31/12/2027	48 km	460 km	
SANEF	25/11/1963	31/12/1998	31/12/2029	132 km	1 399 km	Initialement SANF
SAPN	01/08/1963	31/12/1998	31/12/2028	69 km	372 km	
COFIROUTE (interurbain)	12/5/1970	31/12/2006	31/12/2031	476 km	1 101 km	
ATMB	7/7/1959 (tunnel) 15/4/1971 (autoroute)	(T) 31/12/2035 (A) 31/12/2015	31/12/2050	Autoroute : 110 km Tunnel : 5,8 km	A40 : 110 km RN205 : 16 km Tunnel : 5,8 km	Prolongation par ratification parlementaire
SFTRF	15/1/1974 (tunnel) 31/12/1993 (autoroute)	(T) 31/12/2050 (A) 31/12/2015	31/12/2050	Autoroute : 68 km Tunnel 6,4 km	A43 68 km Tunnel 6,4 km	Prolongation par ratification parlementaire

Annexe 4 – Liste des indicateurs de performance

	Indicateurs	Ce que mesure l'indicateur
Conservation du patrimoine	Chaussée (IQRA)	Etat de la structure de chaussée
	Surfaces chaussées	Etat de la surface (uni, adhérence)
	Etat des ouvrages (IQOA)	Etat de la structure des ponts
	Fonctionnalité des ouvrages	Capacité portante et gabarit des ponts
Sécurité des usagers	Sécurité des ouvrages	Rapidité de mise en sécurité si un ouvrage présente un risque pour les usagers
	Délai d'information sur panneaux à messages variables et radio autoroutière (107.7)	Rapidité de diffusion de l'information aux usagers en cas d'événement grave
	Délai d'intervention / surveillance du réseau	Capacité d'action des patrouilleurs
	Viabilité hivernale	Délai de retour à des conditions routières de référence
Services aux usagers	Propreté des abords	Taux de satisfaction des usagers
	Qualité des aires*	Niveau d'entretien et adéquation aux besoins des usagers
	Attente au péage*	Temps d'attente, en fonction des conditions de circulation
	Délai de réponses aux réclamations	Délai de réponse aux usagers

Annexe 5 – Liste des textes publiés en 2011 pour le secteur

- Décret n° 2011-120 du 28 janvier 2011 approuvant des avenants à des conventions de concession autoroutière et aux cahiers des charges annexés à ces conventions et relatif aux péages autoroutiers
- Décret n° 2011-166 du 10 février 2011 approuvant des avenants aux conventions passées entre l'Etat et la chambre de commerce et d'industrie du Havre, d'une part, pour la construction et l'exploitation d'un pont sur la Seine à Tancarville et, d'autre part, pour la construction, l'entretien et l'exploitation du pont de Normandie
- Décret n° 2011-1963 du 23 décembre 2011 approuvant le seizième avenant à la convention passée entre l'Etat et la Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE) et au cahier des charges annexé à cette convention
- Décret n° 2011-1962 du 23 décembre 2011 relatif à l'occupation du domaine public autoroutier par un ouvrage du réseau public de transport d'électricité
- Arrêté du 28 décembre 2011 portant application du décret n° 2011-1962 du 23 décembre 2011 relatif à l'occupation du domaine public autoroutier par un ouvrage du réseau public de transport d'électricité

- Arrêté du 20 janvier 2011 relatif aux péages autoroutiers (tarifs 2011 SFTRF, ALIS, CEVM, ALIENOR, ALICORNE, ADELAC)
- Arrêté du 28 janvier 2011 relatif aux péages autoroutiers (tarifs 2011 Cofiroute interurbain)
- Arrêté du 28 janvier 2011 relatif aux péages autoroutiers (tarifs 2011 Sanef SAPN)
- Arrêté du 21 décembre 2011 relatif aux péages autoroutiers (tarifs 2012 Cofiroute A86)
- Arrêté du 28 décembre 2011 relatif aux péages autoroutiers (tarifs 2012 SAPN)

Annexe 6 – Rappel des classifications des véhicules

Classes	Types de véhicule
Classe 1	<ul style="list-style-type: none"> • Véhicule ayant une hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres, d'un PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes • Ensemble roulant ayant une hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres avec un véhicule tracteur d'un PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes
Classe 2	<ul style="list-style-type: none"> • Véhicule ayant une hauteur totale supérieure à 2 mètres et inférieure à 3 mètres, d'un PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes • Ensemble roulant ayant une hauteur totale supérieure à 2 mètres et inférieure à 3 mètres avec un véhicule tracteur d'un PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes
Classe 3	<ul style="list-style-type: none"> • Véhicules à 2 essieux ayant: • soit une hauteur totale supérieure ou égale à 3 mètres • soit un PTAC supérieur à 3,5 tonnes
Classe 4	<ul style="list-style-type: none"> • Véhicule à plus de 2 essieux ayant une hauteur supérieure ou égale à 3 mètres ou un PTAC supérieur à 3,5 tonnes • Ensemble roulant ayant une hauteur totale supérieure ou égale à 3 mètres • Ensemble roulant avec un véhicule tracteur d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes
Classe 5	<ul style="list-style-type: none"> • Moto • Side-car • Trike

Annexe 7 – Taux de hausse par société et coefficients interclasses
Annexe 7a - Taux de hausse par société -2012 – classes 1

Société	Hausse autorisée en 2012 (entre parenthèses : compensation TAT)	
APRR	85 % x I + 0,50 % (+ 0, 17 %)	
AREA	85 % x I + 0,50 % (+ 0, 14 %)	
ASF	70 % x I + 0,675 % + 0,05 % + (+ 0,17 %)	
ESCOTA	85 % x I (+ 0,14 %)	
SANEF	80 % x I + 0,35 % (+ 0, 16 %)	
SAPN	I + 0,6 % (+ 0,18 %)	
COFIROUTE	85 % x I + 0,48 % (+ 0,14 %)	
ATMB	I + 0,4 %	
SFTRF	I + 1,5 %	
ARCOUR	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times E_n \times \text{Max} \left[\left[80\% \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 20\% \frac{TP09_{n-1}}{TP09_{n-2}} + 0,009 \right]; 1 \right]$	
ALIS	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times A_n \times \text{Max} \left[\left[\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,01 \right]; 1 \right]$	
CEVM	Tarif été $T_n^{\text{été}} = T_{n-1}^{\text{été}} \times \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,127 \times \frac{I_{n-1}}{I_n}$	Tarifs hors été $T_n^{\text{hors-été}} = T_n^{\text{été}} - \left(1,275 \times \frac{I_{n-1}}{I_n} \right)$
ADELAC	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times \text{Max} \left(\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,017; 1 \right)$	
ALICORNE	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times \text{Max} \left(1; \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}}; \left[70\% \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 30\% \cdot \text{Max} \left(\frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 1\%; \text{Min} \left[\frac{TP09_{n-1}}{TP09_{n-2}}; 1 + 4\% \right] \right) \right] \right)$	
A'LIENOR	$TKMP_n = TKMP_{n-1} \times \text{Max} \left(1; \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 0,4\%; 70\% \frac{I_{n-1}}{I_{n-2}} + 30\% \frac{TP09_{n-1}}{TP09_{n-2}} + 0,4\% \right)$	

Où I est l'inflation des prix à la consommation, constatée entre octobre 2010 et octobre 2011.

Annexe 7b - Coefficients interclasses

Société	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Classe 5
APRR	1,54	2,45	3,36	0,60
AREA	1,56	2,18	2,98	0,50
ASF	1,55	2,21	2,95	0,60
ESCOTA	1,51	2,22	3,06	0,62
SANEF	1,50	2,23	3,01	0,60
SAPN ¹¹	1,51	2,08	2,92	0,59
COFIROUTE	1,55	2,39	3,14	0,61
ATMB	1,76	2,66	3,47	0,63
SFTRF	1,46	2,99	3,95	0,59
ARCOUR	1,50	2,55	3,13	0,50
ALIS	1,68	2,36	3,15	0,63
CEVM ¹¹	1,50	2,75	3,65	0,50
ADELAC	1,63	2,56	3,19	0,50
ALICORNE	1,61	2,45	3,16	0,60
ALIENOR	1,51	2,27	3,03	0,60

¹¹ Coefficients calculés sur la base des tarifs « été »

Annexe 8 – Niveaux de hausses depuis 2004

Annexe 8a - Niveaux de hausse annuelle des tarifs de péages par année pour la classe 1

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ASF	2,65 %	2,04 %	2,25 %	2,00 %	2,45 %	3,12 %	0,83 %	2,47 %	2,42 %
ESCOTA	2,15 %	2,04 %	2,24 %	1,81 %	2,53 %	3,19 %	0,89 %	2,49 %	2,05 %
APRR	2,37 %	2,56 %	2,47 %	0,91 %	2,47 %	1,89 %	0,50 %	2,12 %	2,58 %
AREA	1,53 %	1,44 %	1,64 %	0,75 %	1,64 %	1,89 %	0,49 %	2,08 %	2,55 %
Sanef	1,89 %	1,77 %	2,05 %	0,96 %	3,32 %	1,89 %	0,00 %	1,89 %	2,31 %
SAPN	2,53 %	2,39 %	2,74 %	1,68 %	4,32 %	3,30 %	0,00 %	2,48 %	3,02 %
COFIROUTE	1,61 %	1,61 %	1,61 %	0,91 %	1,94 %	2,71 %	0,40 %	2,07 %	2,53 %
ATMB	3,45 %	1,56 %	1,96 %	1,21	1,82 %	2,28 %	0,00 %	1,92 %	2,60 %
SFTRF	1,79 %	1,54 %	1,73 %	1,07 %	1,89 %	2,68 %	0,60 %	2,52 %	3,75 %

Annexe 8b - Niveaux de hausse annuelle des tarifs de péages par année pour la classe 4

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ASF	3,76 %	3,13 %	2,61 %	2,00 %	2,81 %	3,77 %	1,79 %	3,87 %	2,42 %
ESCOTA	3,92 %	3,41 %	3,65 %	1,81 %	2,81 %	4,95 %	2,94 %	4,33 %	2,05 %
APRR	3,50 %	3,22 %	3,47 %	1,91 %	3,46 %	1,89 %	0,50 %	2,12 %	2,58 %
AREA	3,29 %	0,00 %	3,38 %	2,55 %	3,43 %	1,89 %	0,49 %	2,08 %	2,55 %
Sanef	2,96 %	2,83 %	3,10 %	1,99 %	4,23 %	1,89 %	0,00 %	1,89 %	2,31 %
SAPN	3,52 %	3,39 %	3,80 %	2,67 %	5,32 %	3,31 %	0,00 %	2,48 %	3,01 %
COFIROUTE	2,59 %	2,59 %	0,80 %	1,90 %	3,44 %	5,39 %	1,90 %	4,00 %	3,51 %
ATMB	7,20 %	2,64 %	2,97 %	2,15 %	2,85 %	3,44 %	1,68 %	2,92 %	3,60 %
SFTRF	2,79 %	2,75 %	1,47 %	1,08 %	1,97 %	2,66 %	0,61 %	2,52 %	3,75 %

Annexe 9 – Evolution du foisonnement 2007 – 2012

Société	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ASF	0,71 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
APRR	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
SANEF	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
COFIROUTE	0,83 %	0 %	0,18 %	0,15 %	0 %	0 %
ESCOTA	0,81 %	0,17 %	0 %	0 %	0 %	0 %
AREA	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
SAPN	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Annexe 10 – Compensation de la hausse de la taxe d'aménagement du territoire sur les tarifs de péage

Société	Compensation 2011	Compensation 2012
ASF	0,35 %	0,17 %
ESCOTA	0,30 %	0,14 %
APRR	0,33 %	0,17 %
AREA	0,29 %	0,14 %
SANEF	0,32 %	0,16 %
SAPN	0,36 %	0,18 %
SAPN A14	0,07 %	0,03 %
Cofiroute interurbain	0,30 %	0,14 %

Annexe 11 – Processus de contrôle des tarifs 2012 – points clés

	A86	CEVM	SFTRF	ATMB	Alis	Arcour	Alicorne	CCIH	Adelac
Date 1° réception DIT	21/11/2011	28/11/2011	14/12/2011	13/12/2011	21/12/2011	19/12/2011	5/12/2011	08/12/2011	15/12/2011
Motif de refus/Validité	ok	ok	ok	ok	TKMA>TKMP	ok	ok	ok	ok
Date 2° réception DIT					09/01/2012				
Motif de refus/Validité					ok				

	ASF	Escota	APRR	AREA	Sanef	SAPN	Cofiroute	A'liénor
Date 1° réception DIT	9/12/2011	21/12/2011	15/12/2011	15/12/2011	20/12/2011	20/12/2011	19/12/2011	21/12/2011
Motif de refus/Validité	foisonnement	ok	ok	ok	Fichier incorrect	Problème tarification A14	ok	ok
Date 2° réception DIT	10/01/2012				19/01/2012	17/01/2012		
Motif de refus/Validité	foisonnement				ok	ok		
Date 3° réception DIT	16/01/2012							
Motif de refus/Validité	ok							

Annexe 12 – Evolution de quelques tarifs

Trajet	Autoroutes	2002 (31/12)	2003 (31/12)	2004 (31/12)	2005 (31/12)	2006 (31/12)	2007 (31/12)	2008 (31/12)	2009 (31/12)	2010 (31/12)	2011 (31/12)	2012 (31/12)
Paris-Lyon	A6 (APRR)	25,80 €	26,50 €	27,10 €	28,20 €	29,30 €	29,60 €	30,30 €	30,80 €	30,90 €	31,50 €	32,30 €
évolution			2,7 %	2,3 %	4,1 %	3,9 %	1,0 %	2,4 %	1,7 %	0,3 %	1,9 %	2,5 %
Paris-Metz	A4 (SANEF)	19,30 €	19,70 €	20,30 €	21,00 €	21,60 €	22,00 €	22,40 €	22,90 €	22,90 €	23,50 €	24,00 €
évolution			2,1 %	3,0 %	3,4 %	2,9 %	1,9 %	1,8 %	2,2 %	0,0 %	2,6 %	2,1 %
Paris-Lille	A1 (SANEF)	11,90 €	12,10 €	12,60 €	13,10 €	13,60 €	13,80 €	14,20 €	14,60 €	14,60 €	15,00 €	15,40 €
évolution			1,7 %	4,1 %	4,0 %	3,8 %	1,5 %	2,9 %	2,8 %	0,0 %	2,7 %	2,7 %
Paris-Rennes	A11+A81 (Cofiroute)	23,70 €	24,20 €	24,50 €	24,80 €	25,20 €	25,40 €	26,00 €	26,70 €	26,70 €	27,40 €	28,10 €
évolution			2,1 %	1,2 %	1,2 %	1,6 %	0,8 %	2,4 %	2,7 %	0,0 %	2,6 %	2,6 %
Paris-Tours	A10 (Cofiroute)	18,40 €	18,80 €	19,10 €	19,30 €	19,60 €	19,80 €	20,30 €	20,80 €	20,80 €	21,40 €	21,90 €
évolution			2,2 %	1,6 %	1,0 %	1,6 %	1,0 %	2,5 %	2,5 %	0,0 %	2,9 %	2,3 %
Paris-Clermont	A10+A71	29,40 €	30,00 €	30,60 €	31,20 €	32,10 €	32,40 €	33,00 €	33,80 €	33,80 €	34,50 €	35,50 €
évolution			2,0 %	2,0 %	2,0 %	2,9 %	0,9 %	1,9 %	2,4 %	0,0 %	2,1 %	2,9 %
Paris-Bourges	A10 (Cofiroute)	18,10 €	18,40 €	18,60 €	18,80 €	19,10 €	19,30 €	19,60 €	20,10 €	20,10 €	20,50 €	21,00 €
évolution			1,7 %	1,1 %	1,1 %	1,6 %	1,0 %	1,6 %	2,6 %	0,0 %	2,0 %	2,4 %
Bourges-Clermont	A71 (APRR)	11,30 €	11,60 €	12,00 €	12,40 €	13,00 €	13,10 €	13,40 €	13,70 €	13,70 €	14,00 €	14,40 €
évolution			2,7 %	3,4 %	3,3 %	4,8 %	0,8 %	2,3 %	2,2 %	0,0 %	2,2 %	2,9 %
Paris-Calais	A1+A26 (Sanef)	17,20 €	17,50 €	18,20 €	18,50 €	19,20 €	19,50 €	19,60 €	20,20 €	20,20 €	20,40 €	21,00 €
évolution			1,7 %	4,0 %	1,6 %	3,8 %	1,6 %	0,5 %	3,1 %	0,0 %	1,0 %	2,9 %
Paris-Bordeaux	A10	43,80 €	44,70 €	45,60 €	46,50 €	47,40 €	48,10 €	49,30 €	50,70 €	50,90 €	52,00 €	53,00 €
évolution			2,1 %	2,0 %	2,0 %	1,9 %	1,5 %	2,5 %	2,8 %	0,4 %	2,2 %	1,9 %
Paris-Tours	A10 (Cofiroute)	18,40 €	18,80 €	19,10 €	19,30 €	19,60 €	19,80 €	20,30 €	20,80 €	20,80 €	21,40 €	21,90 €
évolution			2,2 %	1,6 %	1,0 %	1,6 %	1,0 %	2,5 %	2,5 %	0,0 %	2,9 %	2,3 %
Tours -Poitiers	A10 (Cofiroute)	9,60 €	9,80 €	10,00 €	10,20 €	10,40 €	10,60 €	10,80 €	11,20 €	11,30 €	11,60 €	11,80 €
évolution			2,1 %	2,0 %	2,0 %	2,0 %	1,9 %	1,9 %	3,7 %	0,9 %	2,7 %	1,7 %
Poitiers-Bordeaux	A10 (ASF)	15,80 €	16,10 €	16,50 €	17,00 €	17,40 €	17,70 €	18,20 €	18,70 €	18,80 €	19,00 €	19,30 €
évolution			1,9 %	2,5 %	3,0 %	2,4 %	1,7 %	2,8 %	2,7 %	0,5 %	1,1 %	1,6 %

Annexe 13 – Opérations de contrôle des travaux de construction réalisés en 2011

Concessionnaire	Autoroute
ASF	A 20 rocade de Montauban
ASF	A61 diffuseur de Montgiscard
ASF	A63 Biriadou - Ondres
ASF	A89 Balbigny – La Tour de Salvagny
SANEF	A4 – Contournement Sud de Reims
COFIROUTE	A71 section Orléans la Source
APRR	A432 – Les Echets / La Boisse
APRR	A406 – Contournement Sud-Est de Mâcon
APRR	A46 diffuseur de Mionnay
APRR	A714 Antenne de Montluçon
AREA	A43 diffuseur de Mauvernay
COFIROUTE	A11 rocade nord d'Angers
ESCOTA	A8 – Elargissement à 2x3 voies Chateaufort-le-rouge - Saint Maximin
ATLANDES	A63 Salles – Saint Geours de Maremne

Annexe 14 – Opérations d'audits approfondis construction « ouvrages d'arts »

ASF	A89, Balbigny la Tour de Salvagny, ouvrages d'art du tronçon Rhône	Tronçon comprenant un maîtrise d'œuvre classique (ouvrages courants et deux viaducs) et une maîtrise d'œuvre intégrée (concours conception réalisation).
ASF	A89, Balbigny la Tour de Salvagny, ouvrages d'art du tronçon Loire	Tronçon comprenant un maîtrise d'œuvre classique (ouvrage courants) et deux maîtrises d'œuvre intégrées (concours conception réalisation).
ASF	A89, Balbigny la Tour de Salvagny, tunnels de Violay et la Bussière.	5.6 km de tunnel bi tubes. Un franchissement délicat d'une faille.
ATLANDES	A63	Elargissement d'une autoroute en service comprenant des ouvrages d'art très anciens

Annexe 15 – Opérations d’audits approfondis construction « terrassement, chaussées et ouvrages en terres » - observations faites

Mesures avant mise en service	A65	Rainurage transversal de la couche de roulement afin d'améliorer l'évacuation des eaux de plateforme
Mesures d'exploitation	A432	Réduction de la vitesse d'exploitation sur le viaduc de la Côtière
Suivi particulier des ouvrages après mise en service	A13	Recommandations pour le suivi des ouvrages en terre « sensibles »
	A65	Recommandations pour le suivi des ouvrages en terre « sensibles »
	A65	Comportement structurel des chaussées à 5 ans après la mise en service
	A432	Réfection du revêtement final après l'élargissement
		Reprise de la couche de roulement du viaduc de la Côtière

Annexe 16 – Sections neuves d'autoroutes mises en service

Autoroute	Société	Section	Longueur en km	date de mise en service
A86	COFIROUTE	A13 Pont Colbert	6,5	9 Janvier 2011
A432	APRR	Les Echets La Boisse	12,0	11 Février 2011
A406	APRR	contournement sud de Mâcon	9,0	7 mars 2011
A714	APRR	antenne de Montluçon	9,6	30 mai 2011

Annexe 17 – Investissements de construction (ICAS) mis en service en 2011

Sociétés	AR	Sections ou Localisations	Pk début	Pk fin	Nature	Long.	Sens	Date début	Date Fin	Dépt.	Observations
COFIROUTE	A11	Rocade nord d'Angers	259,155	262,038	2 x 3 voies	2,883	*	14/09/2009	06/01/2011	49	
COFIROUTE	A71	Orléans La Source	99,448	105,848	2 x 3 voies	6,400	*	01/03/2008	25/01/2011	45	
ASF	A63	Aire repos Urrugne	6,700		Aire		+	01/09/2010	30/01/2011	64	Extension : + 16 places PL
APRR		Demi-diff. Mionnay	16,500		Echangeur			15/07/2008	11/02/2011	01	
ASF		Aire Lunel	75,000		Aire		*	01/01/2010	30/03/2011	34	Extension : + 149 places PL
SANEF		Lillers	62,000		Péage		*	01/05/2010	30/03/2011	62	Automatisation
SANEF		St Menehould	213,000		Péage		*	01/09/2010	30/04/2011	51	Automatisation
SANEF		BPV Dormans	110,900		Péage		*	01/01/2011	30/06/2011	02	Démontage barrière
ESCOTA	A8	Châteauneuf – St Maximin	30,315	59,615	2 x 3 voies	29,300	*	15/04/2006	30/06/2011	13/83	
ASF	A10	Aire S Rouillé Pamproux	338,000		Aire		-	30/03/2010	30/06/2011	79/86	Extension : + 11 places PL
ASF	A20	Aire S Bois de Douvre	387,000		Aire		*	01/02/2011	30/06/2011	82	Extension : + 23 places PL
APRR	A31	Dijon Nord - Langres	39,000	113,000	2 x 3 voies	74,000	*	01/03/2007	30/06/2011	21/52	
ASF	A64	Aire S Pyrénées	129,000		Aire		*	01/04/2011	30/07/2011	64	Extension : + 17 places PL
SANEF	A4	BPV Dormans	110,900		Péage		*	01/08/2010	30/07/2011	02	
SANEF	A29	Amiens Saint-Quentin	239,400		Tracé		*	15/05/2010	30/07/2011	80	Abaissement profil / canal SNE
SANEF	A26N	Aire service Mont de Nizy	239,000		Aire		+	01/03/2011	30/08/2011	02	Modification
SANEF	A26N	Aire service Champ Roland	239,000		Aire		-	01/03/2011	30/08/2011	02	Modification
SANEF	A4	Aire service Keskastel E	401,000		Aire		+	01/03/2011	30/08/2011	67	Modification
SANEF	A4	Aire service Keskastel O	400,000		Aire		-	01/03/2011	30/08/2011	67	Modification
ESCOTA	A8	Aire de l'Arc	38,300		aire		+	15/09/2010	31/08/2011	13	Extension : + 95 places PL
ASF	A61	Diff. Montgiscard	252,000		Echangeur		*	01/09/2009	30/08/2011	31	Création
ASF	A63	BPV Bénèsse Maremne	49,280		Péage		*	01/06/2009	15/09/2011	40	Démolition / reconstruction
COFIROUTE	A85	Langeais Est - Druye	82,000		OA		*	01/04/2011	30/09/2011	37	Protection anti corrosion
SAPN	A13	BPV Dozulé	203,500		Péage		*	01/05/2009	30/10/2011	14	Extension
SANEF	A26	Gare Audormois	32,358		Péage		*	01/06/2011	30/10/2011		Modernisation
ASF	A10	Aires de Saugon E et O	506,000		Aire		*	01/05/2010	30/10/2011	33	Ext. +122 pl PL + sanitaires aire E
SANEF	A1	Aire St léger	155,030		aire		-	01/05/2011	30/08/2011	62	Démolition / reconstruction
SANEF	A1	Aire service Ressons O	80,260		aire		-	01/05/2011	30/08/2011	80	Démolition / reconstruction



Sociétés	AR	Sections ou Localisations	Pk début	Pk fin	Nature	Long.	Sens	Date début	Date Fin	Dépt.	Observations
SANEF	A1	Aire service Vémars O	26,280		aire		-	01/05/2011	30/08/2011	95	Démolition / reconstruction
SANEF	A16	Aire service Hardivilliers	92,515		aire		-	01/05/2011	30/08/2011	60	Extension
SANEF	A26	Aire service Urvilliers	178,968		aire		+	01/05/2011	30/08/2011	02	Démolition / reconstruction
SANEF	A26	Aire service Baralle	122,298		aire		-	01/05/2011	30/08/2011	62	Extension
SANEF	A26	Aire service Souchez	90,032		aire		-	01/05/2011	30/08/2011	62	Modification
SANEF	A26	Aire service St Hilaire	55,136		aire		+	01/05/2011	30/08/2011	62	Extension
SANEF	A26	Aire service Rumaucourt	121,668		aire		+	01/05/2011	30/08/2011	62	Extension
SANEF	A26S	Aire service Sommesous	336,000		aire		*	01/05/2011	30/08/2011	51	Modification / extension
SANEF	A4	Gare St Jean les deux jumeaux	54,000		Péage		*	01/03/2011	30/11/2011	77	Modification
ASF	A64	Aire service Hastings	30,000		Aire		*	01/04/2011	30/11/2011	64	Extension : + 12 places PL
SAPN	A29	BPV Cottevrard	105,390		Péage		*	01/04/2011	31/12/2011	76	Extension
ASF	A63	Aire service Labenne E et O	44,500		Aire		*	01/01/2011	30/12/2011	40	Extension : + 113 places PL
ESCOTA	A8	Aire Bréguières S	168,000		Aire		+	15/04/2011	30/12/2011	06	Extension : + 16 places PL
ASF	A20	Rocade Montauban	413,210	429,360	équipement		*	01/10/2007	25/04/2012	82	
SAPN	A13	Echangeur de Criquebeuf	106,667		Echangeur		*	01/04/2011	31/12/2011	27	Parking covoiturage

Elargissements : 225.166 km de voies supplémentaires

Annexe 18 – Visites de chantier réalisées en 2011

	A63 Atlandes	A65	A4 CSR	A714	A9 Perpignan	A406	A432	A8	A13 Caen	A87 Angers	A89	A61 Mongiscard	A63 ASF	RN 205	sur réseau en service	Total
Visite générale	1			2		2	3	2			2		1		2	15
Géométrie	1		1	2		2	3	2	1	2	3	10	2		8	37
Terrassement Chaussées	2	3				2	2	2	1	1	3		2		10	28
Environnement				2		3	3		3	3	3		4			21
OA	1						2	2			3			2	11	21
Equipement sécurité	2	2	5	10	2	5	8	4	2	2	2	20	5		10	79
Tunnel															20	20
signalisation				2		2	2	2							8	16
péage	1		2	2		1	2				1		2		33	44
aires (infra)															6	6
aires (référentiel qualité)															132	132
accessibilité				3											28	31
exploitation															4	4
signal. chantier sous exploitation	1				1			1					3		3	9
dépannage															40	40
Total	9	5	8	23	3	17	25	15	7	8	17	30	19	2	315	503

Annexe 19 - Liste des 44 tunnels de plus de 300 mètres sur le réseau concédé – hors tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus.

Société		Nombre de tunnels	
autoroute	Nom du tunnel	Longueur tube 1 en m	Longueur tube 2 en m
ADELAC		1 tunnel	
A41	MONT SION	3 050	3 055
APRR		4 tunnels	
A40	CHAMOISE	3 217	3 157
A40	CHÂTILLON	704	730
A40	SAINT GERMAIN	1 244	1 273
RN 59	MAURICE LEMAIRE (tunnel bidirectionnel) (<i>galerie de sécurité : 7 050 m</i>)	6 950	
AREA		5 tunnels	
A43	DULLIN	1 540	1 550
A43	L ÉPINE	3 157	3 182
A51	SINARD (tunnel bidirectionnel) (<i>galerie de sécurité : 956 m</i>)	964	
A51	PETIT BRION	519	561
A51	URIOL	480	462
ASF		4 tunnels	
A20	TRANCHÉE COUVERTE DE CONSTANS	375	375
A20	TRANCHÉE COUVERTE DE TERREGAYE	400	400
A89	LA CRÊTE	355	355
RN 20	PUYMORENS (tunnel bidirectionnel)	4 820	
ATMB (<i>hors Tunnel du Mont-Blanc</i>)		3 tunnels	
A40	VUACHE	1 415	1 452
RN205	CHATELARD (monodirectionnel)	400	
RN205	CHAVANTS	1 015	1 015
COFIROUTE		2 tunnels *	
A11	TRANCHÉE COUVERTE D ANGERS	1 689	1 668
A86 DUPLEX	DUPLEX A86 - PRINCIPAL	4 549,2	4 549,2
	DUPLEX A86 – ACCES - A 86I (D 913)	477	
	DUPLEX A86 – ACCES - A 13 (A 86I)	428	
	DUPLEX A86 – ACCES - A 13W (A 86)	260	
	DUPLEX A86 – ACCES - D 184 (A 86)	85	
	DUPLEX A86 – ACCES - D 182 (A 86)	400	
	DUPLEX A86 – ACCES - A 86E (A 13)	423	
	DUPLEX A86 – ACCES - A 86 (A 13Y)	244,5	
	DUPLEX A86 – ACCES - A 86 (A 13W)	160	
	DUPLEX A86 – ACCES - Tunnel A 86I - TC Rueil	219,5	
	DUPLEX A86 – ACCES - Tunnel A 86E - TC Rueil	219,5	

* La série de tunnels A86 est exploitée comme un seul tunnel



Société		Nombre de tunnels	
autoroute	Nom du tunnel	Longueur tube 1 en m	Longueur tube 2 en m
ESCOTA		14 tunnels	
A8	CANTA GALET	515	615
	CAP DE CROIX	429	431
	LA BAUME	345	353
	LAS PLANAS	1 072	1 115
	PESSICART	599	600
	ARME	1 112	1 105
	CASTELLAR	568	575
	COL DE GUERRE	293	345
	COUPIERE	818	809
	PAILLON (tunnel monodirectionnel)	404	
	RICARD	405	433
A51	LA BAUME	546	465
	MIRABEAU	391	351
A500	MONACO (tunnel bidirectionnel)	1 591	
SANEF		2 tunnels	
A1	ROISSY	810	810
A16	TRANCHÉE COUVERTE D'HARDELLOT	800	800
SAPN		4 tunnels	
A14	SAINT GERMAIN EN LAYE	2 810	2 810
	TRANCHÉE COUVERTE DE SAINT GERMAIN EN LAYE	1 550	1 550
	TRANCHÉE COUVERTE DES MIGNEAUX	300	300
	TRANCHÉE COUVERTE MAURICE BERTEAUX	300	300
SFTRF (<i>hors Tunnel du Fréjus</i>)		5 tunnels	
A43	AIGUEBELLE	926	905
	DES SORDERETTES (tunnel monodirectionnel)	372	
	HURTIERES	1 198	1 183
	ORELLE (tunnel bidirectionnel)	3 684	
	TRANCHÉE COUVERTE DE SAINT ETIENNE	300	300

Annexe 20 - Situation de la mise en conformité des tunnels de l'autoroute A8 de Nice à la frontière italienne

	Dépt;	Nom de l'ouvrage	Voie	Mise en service	Travaux restants	
Contournement de Nice	06	CANTA GALET	A 8	Avril 2010	En cours : <ul style="list-style-type: none"> Sécurisation des accès pour les services de secours, la maintenance et l'entretien des dépendances tunnels : équipements aux têtes et locaux techniques Sécurisation des équipements incendies aux têtes de tunnel Amélioration du réseau Ecoulement Pluvial à l'amont des tunnels (impluvium) Dossier de Sécurité au stade « mise en service » de Nice Saint-Isidore à Rosti A venir : <ul style="list-style-type: none"> Sécurisation des nombreuses chambres de tirages disséminées et des points durs Reprise d'une partie des chaussées claires non collées (1) Migration des transferts d'information sur câble fibre Optique sécurisés (GTC, radio) : non conformités de jonctions et de câbles en chambres Sécurisation câbles en transit dans petits tunnels (Saint Pierre de Féric) Améliorations de la GTC et du fonctionnement de la centrale de Secours de Nice Saint-Isidore 	
	06	CAP DE CROIX	A 8	Octobre 2009		
	06	LA BAUME	A 8	Novembre 2009		
	06	SAINT PIERRE DE FERIC	A 8	En exploitation		
	06	PESSICART	A 8	En exploitation		
	06	LAS PLANAS	A 8	En exploitation		
Nice Est - Frontière	Nice Est - La Turbie	06	PAILLON	A 8	Décembre 2009	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration accès aux Locaux Techniques en TPC à Rosti Tests « Rosti GE »: 1250 kVA en extrémité de boucle HT Sécurisation câbles en transit dans le tunnel de Rosti Captage eaux amont bassin Migration des transferts d'information sur câble Fibre Optique sécurisés (GTC, radio) : non conformités de jonction de câbles en chambres
		06	ROSTI	A 8	Décembre 2009 / mars 2010	
	La Turbie - La Coupière	06	COL DE GUERRE	A 8	2012 / Janvier 2010	<ul style="list-style-type: none"> Génie civil achevé dans tous les tubes à l'exception de Col de Guerre où l'avancement est de 75 % (hors travaux de chaussées et de parachèvements) Travaux d'équipements achevés dans les tubes Nord (sens 2) et postes tunnels Travaux d'équipements achevés à 80 % dans chacun des postes tunnels sens 1. Les travaux restants seront réalisés en préparation des mises en exploitation Planning des travaux : <ul style="list-style-type: none"> Génie Civil du tube Sud de Col de Guerre : jusqu'en février 2012 Equipements des 4 tubes sud : mars à novembre 2012 Réalisation des enrobés noirs : avril 2012 Parachèvements : fin 2012 à février 2013
		06	L'ARME	A 8	2012 / Septembre 2009	
		06	RICARD	A 8	2012 / Septembre 2009	
		06	LA COUPIERE	A 8	2013 / octobre 2010	
	La Coupière Est - Frontière Italienne	06	COL DE GARDE	A 8	Septembre 2010	A venir : <ul style="list-style-type: none"> Parachèvements équipements / amélioration de la GTC Sécurisation des nombreuses chambres de tirages disséminées
		06	SAINTE LUCIE	A 8	Septembre 2010	
		06	CASTELLAR	A 8	Juillet 2009	
		06	PEYRONNET	A 8	Mai 2010	
Centrale de secours de la Turbie			A 8	Début 2013	A venir : <ul style="list-style-type: none"> Equipements HT, BT, GE, GTC Boucles HTA 20kV vers la Turbie / La Coupière, Monaco et la Borne Romaine Test 	
	04	LA BAUME A51	A 51	En exploitation	<ul style="list-style-type: none"> Mise à jour GTC version 2 pour prendre en compte l'échangeur A8/A500 et les nouveaux capteurs NO Raccordement HT définitif (centrale) sur la boucle gares de péage / Borne Romaine 	
	13	MIRABEAU	A 51	En exploitation		
	06	BRETELLE DE MONACO	A 500	En exploitation		

Annexe 21 – Avancement du « paquet vert »

	ESCOTA (fin déc 2011)			ASF (fin déc 2011)			COFIROUTE (fin nov 2011)		
	Total	Avancement %	Quote part valorisé	Total	Avancement %	Quote part valorisé	Total	Avancement %	Quote part valorisé
BRUIT	3,00	66,7	2,00	69,00	52,6	36,30	5,8	93,1	5,40
BIODIVERSITE	9,10	16,5	1,50	15,00	58,0	8,70	3,30	21,2	0,70
EAU	11,40	47,4	5,40	63,00	54,0	34,00	55,1	70,8	39,00
AIRES	23,40	30,3	7,10	75,00	23,2	17,40	53,00	51,7	27,40
CO2	51,40	35,6	18,30	149,00	37,6	56,00	73,70	23,9	17,60
RISQUES	4,70	51,1	2,40						
AUTRES									
TOTAL	103,00	35,6	36,70	371,00	41,1	152,40	190,90	47,2	90,10

	SANEF (fin déc 2011)			SAPN (fin déc 2011)			TOTAL		
	Total	Avancement %	Quote part valorisé	Total	Avancement %	Quote part valorisé	Total	Avancement %	Quote part valorisé
BRUIT	11,10	24,68	2,74	11,90	48,7	5,793	100,80	51,8	52,23
BIODIVERSITE	5,66	0,71	0,04	0,25	0,0	0,00	33,31	32,8	10,94
EAU	15,51	30,88	4,79	4,16	5,5	0,23	149,16	55,9	83,42
AIRES	30,06	28,98	8,71	11,01	16,6	1,82	192,47	32,4	62,43
CO2	101,59	61,86	62,85	51,91	37,6	19,52	427,60	40,8	174,27
RISQUES							4,70	51,1	2,40
AUTRES	6,10	0,00	0,00	0,30	0,0	0,00	6,40	0,0	0,00
TOTAL	170,01	46,54	79,12	79,52	34,4	27,365	914,43	42,2	385,69

**Ministère de l'Écologie,
du Développement durable
et de l'Énergie**

Direction générale des
Infrastructures, des Transports
et de la Mer

Sous-direction de la gestion du
réseau autoroutier concédé

Grande Arche – Paroi sud
92055 La Défense cedex

25 avenue François Mitterrand
69674 Bron cedex

